* Année 1958-1959. — N° 42 A. N. Le Numéro : 50 francs. Mercredi 1er Juillet 1959 *

# JOURNAL OFFICIEL
## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

## ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 31, QUAI VOLTAIRE, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
### 1re Législature

### SESSION ORDINAIRE DE 1959

## COMPTE RENDU INTEGRAL — 33e SEANCE

### 1re Séance du Mardi 30 Juin 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1147).

2. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 1147).

Discussion générale (suite) : MM. Coudray, Regaudie, Durroux, Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Alliot, Charret, Frédéric-Dupont.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Ordre du jour (p. 1156).

PRESIDENCE DE M. EUGENE VAN DER MEERSCH,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

**M. le président.** Le procès-verbal de la deuxième séance du lundi 29 juin a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (n°s 55, 160, 129).

Hier soir, l'Assemblée a continué d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Coudray. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

**M. Georges Coudray.** Messieurs les ministres, mesdames, messieurs, dans la journée d'hier, plusieurs de nos collègues sont venus à cette tribune exprimer à la fois leur surprise et leur regret de ne pas trouver dans le projet de loi de programme qui nous est soumis le projet d'ensemble, de coordination des différentes sources d'énergie.

Cela simplifiera mon intervention et me permettra de la limiter à son très strict objet.

L'absence de ce plan d'ensemble dans la loi de programme se justifie, n'est-il pas vrai, par la découverte, au cours de ces dernières années, d'éléments nouveaux d'énergie qui ont à la fois bouleversé les prévisions mais aussi projeté sur les plans une incertitude angoissante, et cela explique également que le Gouvernement ait tenu à maintenir dans cette loi de programme une place à chacune des sources d'énergie.

Que cette coordination soit encore à réaliser, cela ne fait évidemment aucun doute. C'était le souci de la commission de la production et des échanges, ainsi que l'ont exprimé ici hier à la fois son rapporteur, M. Féron, et son président, M. Lemaire.

Lors de votre audition devant cette même commission au mois de mars dernier, monsieur le ministre, vous aviez bien voulu répondre à une question que je vous avais posée sur le sujet qui fera l'objet de mon intervention, à savoir le projet d'usine marémotrice et de barrage de la Rance.

Vous nous aviez alors fait un exposé en concluant que vous hésitez à lancer le projet de la Rance.

Nous, nous avions peine à croire qu'une loi fixant pour trois ans les projets à mettre en œuvre pour la production d'énergie électrique de notre pays pourrait ne pas comporter le projet de barrage de la Rance.

C'est dire que votre conclusion fut une surprise, causa une vive émotion, apporta une grande déception à la commission tout entière qui adopta à l'unanimité le rapport de M. Féron, si clair et si documenté, qui contient un exposé sur le projet de la Rance, exposé qui exprime à la fois les regrets de la commission et l'espérance que le barrage de la Rance sera construit demain.

C'est aussi une surprise et une déception, j'en suis sûr, pour de nombreux membres de cette Assemblée, et je voudrais leur exposer brièvement ce que représente le projet de barrage de la Rance pour la Nation.

Le projet concernant le barrage de la Rance, d'abord, chacun le sait, n'est pas un projet de barrage ordinaire. Il s'agit de construire une immense digue de six cents mètres de long qui barrerait l'estuaire, à quelques centaines de mètres de l'embouchure de la Rance entre Dinard, Saint-Servan et Saint-Malo. Sur ce point, déjà, c'est une immense innovation.

Mais c'est aussi une grande innovation de caractère technique par les machines que l'on y emploiera. Si chaque barrage construit apporte, c'est vrai, une amélioration sur le précédent grâce au génie inventif de nos ingénieurs, toujours en éveil, le projet est une innovation par sa conception d'ensemble, puisqu'il s'agit d'utiliser une énergie nouvelle, l'énergie des marées, ce qui n'a encore été réalisé en aucun autre point du monde. Il ajoute donc à son intérêt de contribuer à la production d'énergie électrique pour la France celui d'être un prototype de caractère exceptionnel.

Mais peut-être certains d'entre vous estimeront-ils qu'il est déjà périmé, dépassé avant même d'être construit. Je reprendrai pour l'hydraulique ce que disait hier si brillamment M. Japiot pour le charbon: aucune source d'énergie ne peut être périmée, dépassée. A la fin du siècle dernier, l'apparition du pétrole faisait déjà dire à bon nombre que le charbon serait détrôné, mais depuis lors le charbon est resté la plus grande source d'énergie de notre pays, puisqu'il en produit encore plus de 50 p. 100. L'apparition du gaz naturel ou celle, plus lointaine, plus incertaine mais peut-être plus prometteuse, de l'énergie nucléaire nous permettront-elles de nous passer de l'énergie hydraulique ? Je ne le crois pas.

L'accroissement de la consommation qui, chacun le sait, oblige à doubler les installations pour la production d'énergie en 10 ans peut encore augmenter dans les années à venir. Alors, nous n'aurons sans doute pas trop de ressources d'énergie. Les économistes ne disent-ils pas déjà que pour l'Europe unie, pour la communauté européenne, en 1965, le déficit énergétique, compte tenu des sources de pétrole et de gaz qu'on a décelées sur son territoire, sera considérable.

L'énergie des marées pourrait alors apparaître comme n'étant pas seulement un appoint, et le prototype de la Rance prendra une inappréciable valeur.

En outre, la mise en œuvre de ce prototype sera une très grande démonstration de la technique française. Les groupes bulbes qui permettent l'utilisation de la basse chute de l'eau dans les deux sens avec effet de pompage et effet de turbine seront alors définitivement consacrés. La construction fera date dans l'histoire des machines tournantes hydrauliques. Tous les bureaux d'études, non seulement de France et d'Europe, mais d'Amérique, tous les ingénieurs, tous les experts attendent avec le plus haut intérêt cette réalisation. Après dix-sept années d'études et d'expérimentations qui n'ont pas connu d'échec, ils attendent la France à cette réalisation qui est désormais dans notre vocation.

Pouvons-nous aujourd'hui renoncer à ce succès technique ? Pouvons-nous nous résigner à ce qui serait considéré demain dans le monde comme un échec de la France ? Pouvons-nous aussi renoncer au bénéfice qu'on peut en attendre pour la balance des comptes, grâce aux exportations de machines ?

Je sais, monsieur le ministre, que, sur ce point, vous gardez quelque scepticisme.

Notre collègue, M. Féron, disait hier qu'il avait eu connaissance qu'un ingénieur en mission était venu d'Extrême-Orient chercher des renseignements, des données sur le problème de l'utilisation en France de l'énergie des marées.

Savez-vous que des ingénieurs de l'U. R. S. S., pour ne pas parler du Canada ou de l'Amérique, sont venus récemment s'informer, auprès de nos constructeurs, sur les données de mise en œuvre des usines marémotrices ? Car l'U. R. S. S. a des projets grandioses dans ce domaine; elle envisage la construction de digues de plusieurs dizaines de kilomètres. Elle commencera, bien sûr, par des usines d'importance plus modeste, mais elle espère arriver un jour à produire quelque 90 milliards de kilowatts-heure grâce à l'énergie des marées.

Ainsi, les Russes, eux qui ne manquent pas de charbon, puisque, malgré les besoins de leur industrie lourde, ils ont été exportateurs à un moment où l'Europe en manquait, et nous en avons bénéficié; eux qui ne manquent pas de pétrole; eux qui ne manquent pas de gaz naturel, puisque M. Lemaire, président de la commission de la production et des échanges, déclarait hier que, déjà, leur exploitation des gisements de gaz est considérable et qu'ils espèrent atteindre, en 1963 ou 1964, une production annuelle de quelque 300 milliards de mètres cubes de gaz naturel; eux qui ont depuis longtemps réalisé cette autonomie énergétique vers laquelle tendent tous nos efforts, songent aujourd'hui à construire des usines marémotrices.

Une telle attitude a une signification et peut être considérée comme une leçon. C'est la preuve qu'ils comptent recourir à toutes les sources d'énergie pour gagner la course qu'ils ont entreprise avec le monde occidental pour le relèvement du niveau de vie.

Sans doute aussi ont-ils aperçu la qualité de l'énergie produite par les usines marémotrices. Celle-ci est intermittente; c'est vrai. Mais elle est tout de même régulière en ce sens qu'elle est à l'abri des variations saisonnières. Elle permet des prévisions d'ordre mathématique et un demi-siècle par avance. Point capital, grâce à l'effet de pompage, elle peut être utilisée à 90 p. 100 comme énergie de pointe de consommation. C'est, je crois, la seule source d'énergie qui présente cette souplesse.

Il serait tout de même paradoxal — n'est-il pas vrai, mes chers collègues ? — que, tirant parti de nos études et de nos expérimentations, une nation étrangère soit la première à construire demain une usine marémotrice.

Je veux évoquer maintenant un autre aspect du problème, celui de la sécurité. Des événements récents ont montré combien il était important de garder sur le territoire de la métropole une part notable de ses approvisionnements et de ses sources d'énergie primaire.

Cet aspect de la question ne vous a pas échappé, monsieur le ministre. Vous ne le perdez pas de vue. Vous l'avez déclaré devant la commission de la production et des échanges, et je vous cite: « Il y a toujours un grand avantage pour un pays à conserver sur son sol même la disposition d'une part relativement importante des sources d'énergie dont dépend la poursuite de la vie quotidienne. Ce souci de sécurité demeure, quand bien même d'autres sources d'énergie venant d'outre-mer apparaîtraient bien meilleur marché. »

Je vous approuve pleinement de maintenir, par conséquent, des centrales thermiques qui vont utiliser, demain, cette source d'énergie qu'est le charbon. Notre collègue M. Félix Mayer vous en disait, hier, toute sa reconnaissance. Je vous approuve de maintenir également un programme hydraulique important.

Encore est-il bon de rappeler qu'à l'intérieur du territoire même, l'équilibre géographique de ces sources est un impératif économique au même titre qu'une condition de la sécurité que j'évoquais il y a un instant.

Il n'y a pas un seul barrage au Nord et à l'Ouest d'une ligne tirée de Kembs, sur le Rhin, à Eguzon, sur la Creuse, et la Rance offre à la France la seule chance d'en créer un. Cette observation a aussi son importance.

L'aspect régional du problème de la Rance, me paraît donc digne de retenir l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée, et vous ne m'en voudrez certainement pas, mes chers collègues, de l'aborder.

La Bretagne a le sentiment, à l'heure où l'on reporte la décision sur la Rance, d'être abandonnée, d'être le parent pauvre dans la distribution des crédits d'équipement.

Il faut dire que, jamais encore, elle n'avait trouvé place dans les programmes des grands investissements nationaux comme, par exemple, les crédits provenant du plan Marshall. Ces crédits étaient, tout naturellement, allés vers les grands centres industriels de France, vers les régions très industrialisées. Pour la première fois, elle se trouvait inscrite, avec cette usine marémotrice de la Manche.

Mais que de vicissitudes sur la route de sa réalisation! Tantôt ce sont les études que l'on estime insuffisamment poursuivies; tantôt ce sont les difficultés de trésorerie que l'on invoque; tantôt le prix des groupes bulbes. Aujourd'hui, il apparaît que c'est son opportunité même, dans la nouvelle conjoncture énergétique et sa rentabilité, qui en font différer la réalisation.

Ainsi cette perspective de réanimation économique échapperait à la région qui, depuis dix ans, mise sur elle.

A cet égard, il convient de souligner cet aspect social et humain du problème. Cette espérance était entretenue depuis plus de dix ans dans la population par les reportages de la grande presse à travers toute la France, les visites de personnalités françaises et étrangères, les expérimentations de caractère spectaculaire.

Sur le terre-plein de l'écluse de Saint-Malo se trouve une maquette qui ne répond pas, par ses dimensions, à l'idée que l'on se fait en général d'une maquette. Elle présente aux visiteurs — et je souhaite, mes chers collègues, que vous veniez nombreux la visiter, elle en vaut la peine — en réduction, mais cependant à une échelle très importante puisqu'elle a une longueur d'environ 100 à 120 mètres, la rivière de la Rance avec ses rivages, ses eaux profondes, toute la côte étant rigoureusement respectée, ceci pour permettre une étude très savante des marées et des courants.

Cette maquette est une sorte de chef-d'œuvre de l'électronique. En appuyant sur un bouton on obtient la marée de 110, en appuyant sur un autre, la marée de 90. Bien plus grande que celles que vous avez pu voir à Grenoble, monsieur le ministre, elle a permis d'étudier la manière dont on obstruera cette rivière tumultueuse dont le barrage présentera la particularité — ce qui constituera aussi une innovation considérable — de faire s'écouler les eaux dans les deux sens deux fois par jour.

Les travaux préparatoires ont été poussés à un degré que vous n'imaginez peut-être pas. Sur la rive droite a été construite une grande route d'amenée des matériaux qui suit fidèlement le tracé prévu pour la route qui doit enjamber l'estuaire par-dessus le barrage. Une longue ligne d'amenée du courant à haute tension a été posée. Sur la rive gauche ont été édifiés des logements pour les cadres, terminés depuis longtemps et qui attendent leurs occupants, ainsi que des laboratoires d'essais.

En 1957, certains d'entre vous s'en souviennent peut-être, on s'était livré à une démonstration particulièrement spectaculaire en opérant la délimitation des rives de la Rance à marée haute par un ruban de soldats échelonnés le long de quinze kilomètres sur chacune des rives, et qui, à l'heure très exacte des pleines eaux, plantèrent des piquets pour en marquer les limites.

Je vous le demande, mes chers collègues: la population, les élus de la région n'ont-ils pas le droit, aujourd'hui, de s'étonner que tout cela pourrait avoir été entrepris pour rien? Et, fait plus grave, n'auraient-ils pas très légitimement le droit de prévoir le développement économique de la région en fonction de cet ouvrage pour lequel on a absolument tout préparé? Ainsi, par exemple, la liaison routière des deux rives de la Rance à son embouchure, qui présente le grand intérêt d'unifier une grande région touristique par la création d'un nouvel axe routier reliant la Bretagne du Nord avec la Normandie et Paris, et qui n'a été prévue que comme un complément de la construction de ce barrage.

L'abandon du projet aujourd'hui ramènerait à zéro tout ce programme d'aménagement et d'équipement régional. A-t-on le droit de causer un tel préjudice à une région?

Je suis bien obligé de dire que l'on ne saurait causer un tel préjudice sans conduire la population au bord de la révolte. La grande manifestation qui a eu lieu il y a quelques jours, qui a rassemblé quelques milliers de personnes, usines, ateliers, magasins ayant fermé leurs portes, prouve la volonté unanime des habitants de cette région de voir réaliser ce qu'ils considèrent comme une chance et une espérance pour son économie languissante.

Pourtant, monsieur le ministre, je dois dire que je vous comprends. Je ne doute pas un instant de votre sincérité dans la recherche de l'intérêt général en cette affaire.

L'usine, dans le projet qui vous a été soumis, vous a sans doute paru d'un prix trop élevé et son coefficient de valeur, c'est-à-dire son rendement par rapport à une usine thermique de même production, trop faible pour être retenu. Mais je ne vous comprends que dans la mesure où vous ne l'avez retiré qu'en vue de mettre au point un projet d'une meilleure rentabilité, qui serait réalisé dans le cadre du programme optionnel que vous nous soumettrez à l'occasion du budget.

La mise en service du groupe-bulbe, dont l'installation s'achève aujourd'hui même dans l'écluse maritime de Saint-Malo, vous apportera certainement plus que la confirmation des prévisions des ingénieurs qui ont été, j'en suis sûr, très prudents. Attendons ses résultats. S'ils sont ce que nous espérons, alors je vous en supplie, au nom de ces dix-sept années d'études qui sont déjà l'honneur de nos ingénieurs, au nom de la technique française qui doit tirer profit et prestige de cette réalisation, au nom de cette espérance de tous ceux qui dans notre pays et loin au-delà de nos frontières dans le monde misent sur le succès, le progrès, l'audace et le génie de la France dans le domaine technique, ne jugez pas le projet de barrage de la Rance seulement sur son aspect comptable mais aussi sur ses promesses nationales et sur ses promesses régionales.

Monsieur le ministre, nous serons nombreux, tout à l'heure, à attendre sur ce point vos déclarations. Nombreux sont ceux d'entre nous qui désirent vous aider et être associés de près à votre entreprise de coordination de l'énergie, pour laquelle vous avez déjà beaucoup fait. Mais nous ne pourrions plus vous suivre ni voter cette loi si vous ne nous apportiez pas des assurances authentiques. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Regaudie.

**M. René Regaudie.** L'importance des matières qui font l'objet de la loi de programme en discussion a été soulignée par les orateurs qui se sont succédé à cette tribune. Certains ont apporté une approbation limitée, d'autres ont manifesté beaucoup de réserves et une inquiétude profonde quant aux résultats.

Pour sa part, le groupe socialiste ne peut que se féliciter de ce que le Gouvernement, assuré de la stabilité, recoure aux lois de programme pour l'équipement du pays. En l'occurrence, il paraît assez rationnel d'avoir rapproché, dans un même projet financier, l'énergie électrique, les transports et les télécommunications, éléments essentiels d'un progrès économique que nous souhaitons tous. Il était normal d'essayer de leur donner une place et de leur assurer l'aide publique dans des conditions coordonnées et méthodiques.

Malheureusement, si nous approuvons avec assez de spontanéité les réalisations envisagées, nous devons formuler malgré tout un certain nombre d'observations.

La loi de programme qui nous est présentée nous paraît étonnante dans sa conception et dans les différences de traitement qu'elle fait quant aux diverses matières considérées.

Si la lecture des têtes de chapitre impressionne heureusement un profane ou un usager, nous nous demandons pourquoi une période triennale est prévue pour tel secteur, alors que pour tel autre les plans ne portent que sur deux ans. Nous nous étonnons surtout de constater que certaines réalisations indispensables ont été écartées.

Nous reconnaissons volontiers que par le volume des équipements et l'importance de la production d'énergie électrique projetée, le Gouvernement paraît décidé à assurer la satisfaction des besoins prévisibles. Reste cependant le grave problème social que plusieurs de nos collègues ont posé, car nous savons que le progrès technique ne peut se réaliser sans que d'aucuns en souffrent et que, ici ou là, surgissent de sérieuses difficultés. Grandes sont donc nos préoccupations sur le plan social.

Nos collègues représentant des régions minières ont exprimé les inquiétudes des travailleurs du fond. D'autres ont manifesté leur préférence pour telle ou telle méthode de production d'énergie électrique. Il y a dans ce domaine, un choix que, jour après jour, techniciens et Gouvernement devront effectuer.

Seulement nous leur demandons solennellement de ne jamais oublier que ce choix met en jeu le sort d'hommes dont nous entendons que les moyens d'existence soient constamment assurés, même si, par suite d'une transformation, d'une reconversion quelconque, l'activité de l'entreprise qui les emploie vient à être interrompue ou réduite.

Nous donnons donc notre acord au plan d'équipement global en matière d'énergie électrique et nous apprécions que les grands équipements entrepris depuis quelques années soient poursuivis à une cadence, que nous voudrions plus rapide, certes, mais dont le principe nous donne une certaine satisfaction.

Il en est de même pour les télécommunications. Le Gouvernement tente de remédier à une situation particulièrement critique et de donner à la France un meilleur rang en matière d'équipement, au moment précisément où elle entre dans le Marché commun et où elle risque d'apparaître comme un parent pauvre ou comme un retardataire.

La France ne manque pas de techniciens de très grande valeur et ses réalisations, en matière de télécommunications, sont à l'avant-garde des installations dans le monde entier. Ce qui a manqué, ce sont exclusivement des crédits d'équipement. Nous ne pouvons donc qu'applaudir à tout effort qui sera entrepris pour donner à notre pays l'équipement indispensable.

Malheureusement, si dans les deux domaines de l'électricité et des télécommunications, nous avons, dans l'ensemble, une satisfaction relative, il n'en est pas de même en ce qui concerne les transports.

Quel est d'abord notre étonnement de ne pas trouver dans la loi de programme la moindre allusion aux routes, ni le moindre crédit pour l'équipement routier!

Le fonds d'investissement routier, qu'avec bien des difficultés nous avions réussi à mettre sur pied, avait eu la mal-

chance de naître contre la volonté des services financiers qui ne cessaient de le saper à la base et de tout faire pour le démolir.

Nous ne nous battons pas sur le principe de l'orthodoxie financière et nous savons pertinemment quelles critiques pouvaient être adressées à cette création. Ce que nous tenons à défendre, c'est une partie essentielle du patrimoine français, la route, qui prend de jour en jour plus d'importance dans la vie du pays et qui est indispensable pour assurer à l'activité économique le développement que nous voulons et que le Gouvernement prétend vouloir lui donner.

Qu'on supprime le fonds d'investissement routier, à la rigueur, soit ! Mais qu'il soit remplacé par quelque chose d'autre et que le chapitre de la loi de programme visant les transports nous apporte non pas seulement des indications, mais des précisions et des engagements de crédits annuels pour des réalisations que nous considérons comme indispensables.

Au lieu de cela, c'est le mutisme le plus complet. Par conséquent, nous avons quelques raisons d'être très inquiets.

Le fonds routier, réalisation condamnée par d'aucuns dès sa naissance, avait donné cependant quelques résultats. Géré dans l'esprit où l'avaient conçu ses créateurs, et appliqué aux grandes réalisations, aux grands itinéraires, et non point à des petits tronçons de routes, comme cela a été trop souvent fait, il pouvait constituer un moyen de rénover notre ensemble routier et de donner à notre pays un autre aspect, pour le plus grand bénéfice de son économie, de son activité industrielle, commerciale et touristique.

**M. Félix Kir.** Il y a déjà un grand progrès, il faut le reconnaître.

**M. René Regaudie.** A cet égard, la conception de notre réseau devrait être revisée.

Une des choses qui nous inquiètent peut-être le plus dans le projet qui nous est soumis a été soulignée hier soir par un orateur qui marquait combien la centralisation technique risquait de conduire à une centralisation géographique.

Dans tous les projets élaborés, nous avons constaté avec inquiétude que c'était toujours vers les régions déjà relativement favorisées qu'allaient les préoccupations et que l'on avait tendance à amplifier encore ce que d'aucuns ont appelé le désert français.

Nous nous étonnons de ce qu'il ne soit pas envisagé de créer de grands itinéraires transversaux, qui permettraient à notre pays d'assurer les jonctions entre ses extrémités...

**M. Jean Durroux.** Mon cher collègue, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. René Regaudie.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Durroux, avec la permission de l'orateur.

**M. Jean Durroux.** En vous remerciant de me permettre de vous interrompre, mon cher collègue, je voudrais rappeler, comme suite à vos propres déclarations, l'intérêt que nous avons pris hier à une intervention qui a fait ressortir les conséquences d'une centralisation administrative, financière et malheureusement géographique.

Il m'est, en effet, apparu que, si les textes qui nous ont été présentés expriment un souci manifeste pour l'économie générale du pays, en revanche le côté social me paraît sinon écarté, du moins provisoirement négligé.

Il est incontestable que la constitution actuelle de cette loi de programme paraît tenir compte davantage de l'état économique actuel de la nation plutôt que d'un souci de prospection, de production accrue et d'équipement de régions qui, jusqu'à maintenant, sont essentiellement sous-développées.

Lorsqu'on entend dans cette enceinte, avec juste raison d'ailleurs, évoquer quelquefois la situation de certains pays sous-développés, je me demande dans quelle mesure il n'y aurait pas lieu de nous retourner plutôt vers notre propre pays et de rechercher les moyens d'une production accrue qui donnerait à nos populations — c'est sur ce point surtout que je veux insister — l'impression qu'elles ne sont pas divisées géographiquement, qu'il y a du travail pour tout le monde pour une production commune.

On trouverait de ce fait dans certains domaines, comme la santé publique, ou encore dans celui de l'implantation des populations ouvrières dans de nouveaux centres, le moyen de réaliser des économies incontestablement appréciables.

Enfin, et surtout, on éviterait ce désagréable sentiment qu'éprouvent dans certaines de nos régions des populations ouvrières qui ne trouvent plus des moyens d'existence normaux et qui semblent définitivement soumises à la déportation. Pourtant, dans ces régions, une prospection sommaire a reconnu, contrairement à ce qu'affirment des techniciens quelquefois trop absolus, que des possibilités de travail et de technique existent.

C'est cela que je voulais souligner. En effet, ce caractère social ne doit pas être étranger à des préoccupations économiques qui restent pour l'instant la dominante des textes qui nous sont soumis.

**M. René Regaudie.** Je remercie mon collègue et ami M. Durroux du très heureux développement qu'il vient de donner à une pensée que j'avais seulement effleurée et sur laquelle je me proposais de revenir au cours de mon exposé.

Il est de fait que le désert demeurera le désert tant que les hommes ne voudront pas consentir un effort pour le transformer et que nous transformerons en désert les régions où nous ne permettrons pas aux activités humaines de se développer et à la vie d'exister.

Précisément, dans ce domaine de la décentralisation — je vous en parlerai tout à l'heure à propos des voies ferrées — je voudrais dire à M. le ministre des travaux publics notre étonnement de ne pas avoir vu dans sa loi de programme de prévisions relatives aux mesures prises, non pas particulièrement à l'égard de la route elle-même, mais à l'égard des usagers de la route, c'est-à-dire des transporteurs publics.

Mais voyons la situation qui est faite à la S. N. C. F. dans la loi de programme qui nous est soumise. Il est pénible de constater qu'à l'époque actuelle la reconstruction des ouvrages détruits par fait de guerre n'est pas encore achevée, qu'il reste encore beaucoup à faire et que la loi de programme ne précise pas à quel moment le Gouvernement prévoit l'achèvement de ces travaux.

Nous déplorons que l'électrification ne soit pas entièrement traitée dans la loi de programme qui nous est soumise, car si aujourd'hui il est possible de faire un choix, si l'électrification ne doit être réservée qu'aux lignes à trafic important, l'abandon, que nous voulons passager, mais néanmoins de trois ans, de l'électrification de la ligne Paris-Le Havre nous paraît une erreur grave de conséquences.

Il nous semble qu'il eût été logique de prévoir dans cette loi de programme l'ensemble de l'électrification de la S. N. C. F., qui est la condition même de la transformation, de la rénovation, de la modernisation de cette entreprise et, par suite, le moyen de réaliser, à partir de cette modernisation, des économies substantielles pour le budget du pays.

Dans le domaine du matériel roulant, il y a insuffisance pour l'acquisition du matériel de traction, insuffisance pour le remplacement des wagons, et nous devons encore déplorer qu'à certains moments — cela est souligné par M. le rapporteur de la commission des finances — des matériels surannés, dangereux même, doivent être employés au transport des personnes, et les délais qui nous sont indiqués pour le remplacement de ce matériel sont d'une durée telle qu'on peut se demander si, en ce moment, nous n'acceptons pas tout simplement des conditions économiques impossibles pour la concurrence qui nous sera forcément faite dans les jours à venir.

Notre inquiétude vient ausi du fait que nous ignorons ce que sera la politique de coordination du Gouvernement et que nous ignorons le sort qui sera réservé aux lignes secondaires. On parle d'une tarification différenciée, qui serait plus avantageuse sur les grandes lignes. Nous y applaudissons et la réclamons. Mais nous ne voudrions pas qu'une sorte de pénalisation frappât lourdement les lignes secondaires, car elle se traduirait par la fuite complète de l'usager, par une diminution encore accrue de l'activité de ces lignes et par un résultat désastreux du point de vue commercial.

Les lignes secondaires, dont on médit beaucoup, sont tout de même les affluents du réseau ferroviaire principal. Songe-t-on aux conséquences économiques qu'entraînerait leur fermeture pour les régions intéressées? Au moment où l'on parle de décentralisation industrielle, croit-on qu'il serait possible d'installer des usines nouvelles dans des régions qui seraient dépourvues de voies ferrées?

Certainement pas. Il importe donc de réfléchir avant de décider une mesure aussi grave. La fermeture des lignes secondaires est envisagée par d'aucuns au moment où l'on vient d'attribuer un tonnage supplémentaire aux transports routiers, dans des conditions qui ne semblent pas avoir été suffisamment étudiées, qui semblent quelque peu anarchiques et de nature à imposer à la S. N. C. F., sur ces grandes liaisons, une concurrence dangereuse pour les finances du pays.

Pour la S. N. C. F., dont la situation financière est difficile certes, il faudrait poser le problème comme le font des entreprises privées ou publiques de moindre importance, envisager la modernisation avec les moyens aussi efficaces qu'il le faut, et faire en sorte que de cette réorganisation puissent résulter les économies parfaitement réalisables, mais incompatibles avec l'état de vétusté et d'erreur de gestion dans lequel nous nous trouvons trop souvent en raison de l'utilisation d'un matériel trop onéreux et inadapté à l'époque actuelle.

Nous regrettons qu'il n'ait pas été tenu un compte suffisant et qu'il n'ait même pas été fait mention des observations élaborées par la commission d'étude du coût des transports de la nation et qu'ainsi ne soit pas réalisée la coordination que nous voudrions voir instaurer, par la voie réglemen-

taire, bien sûr ! par la voie tarifaire, peut-être, mais qui devrait, d'abord, être une coordination des investissements permettant de tirer le meilleur parti de l'outil considéré au service de la nation.

Si nous pouvons constater un effort certain et presque satisfaisant dans le domaine des voies navigables, il nous faut bien déplorer l'insuffisance notoire de la loi de programme en ce qui concerne les ports maritimes. Nous sommes surpris, en effet, en parcourant la liste qui nous est donnée en annexe des rapports, de constater que certaines régions ont été totalement oubliées — je pense à une région de l'Atlantique où se trouve un port parfaitement utilisable, dont l'arrière-pays ne demande qu'à se développer, mais qui est victime de conditions techniques pénibles. Il est fâcheux que ces régions ne bénéficient pas d'une aide immédiate en matière de modernisation et d'équipement qui leur permettrait de jouer un rôle, non seulement pour leur arrière-pays, mais aussi pour l'économie française.

Malheureusement, ce ne sont que quelques cas particuliers et nous déplorons l'insuffisance des crédits portuaires d'une façon générale.

En ce qui concerne l'aviation civile, les chiffres mentionnés dans le projet de loi de programme sont minimes, j'oserai même dire presque ridicules. J'entends bien, monsieur le ministre, que vous avez demandé et que vous avez, je crois, obtenu que des crédits corrects soient prévus dans le budget du prochain exercice. De cela, je ne peux que vous féliciter.

**M. Robert Buron,** *ministre des travaux publics et des transports.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Regaudie ?

**M. René Regaudie.** Volontiers, monsieur le ministre.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je voudrais — je le répéterai tout à l'heure à la tribune — que nos collègues qui ont lu le compte rendu des travaux de la commission des finances et des commissions saisies pour avis sachent qu'il ne faut pas confondre les noyaux du projet de loi de programme avec ce qu'on me reprochait hier d'avoir appelé, devant la commission des finances, selon le langage des techniciens, les « tranches modulables ».

En matière d'aviation civile, par exemple, on sait que la discussion entre les ministères compétents porte, pour le budget de 1960, sur un chiffre de crédits qui sera huit fois supérieur environ à ce qui est prévu pour l'année 1960 dans la loi de programme.

Il en est de même pour les ports maritimes et pour la S. N. C. F. et j'avoue que je suis un peu surpris d'entendre tant de critiques porter sur ce qui n'est pas proposé et si peu d'appréciations sur ce qui est discuté. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. René Regaudie.** Monsieur le ministre, je vous remercie de la précision que vous nous apportez, mais mon opinion n'en sera pas pour autant modifiée.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je ne l'espérais pas !

**M. René Regaudie.** En fait, une loi de programme devrait nous apporter la possibilité d'équiper notre pays, et d'après même l'exposé des motifs qui en est donné nous devrions aujourd'hui être placés devant un texte financier qui nous permette d'assurer cet équipement.

Quant à moi, j'approuve les préoccupations que d'aucuns, plus avertis en matière économique que moi-même, ont pu exprimer à cette tribune en demandant précisément que le maximum d'efforts soit consenti, avec la méthode que permet la loi de programme et que, grâce à la stabilité gouvernementale, vous pouvez mettre en œuvre, alors que cela n'avait pas été possible auparavant.

Intervenant au nom du groupe socialiste, je suis plus que quiconque en mesure de dire que la loi de programme correspond exactement à nos préoccupations. Mais je déplore, monsieur le ministre, que cette loi de programme ne comporte que le tout petit noyau des dépenses qui sont indispensables et inéluctables pour que notre pays reprenne sa place dans le domaine aéronautique.

Nul ne pourrait penser que son équipement actuel en matériel suffise à assurer la sécurité des aéroports. Cet équipement doit être complété, vous le dites d'ailleurs, monsieur le ministre, dans l'exposé de la loi de programme. De nombreux aéroports sont encore à aménager et même à construire de toutes pièces, d'autres à agrandir. C'est une nécessité si l'on veut que la France prenne place comme pays à vocation aéronautique dans la communauté européenne et même dans la communauté mondiale, si l'on considère que la France constitue le promontoire de l'Europe.

Voilà ce que je critique, monsieur le ministre, et j'aurais voulu qu'aujourd'hui nous votions ces crédits pour un laps de temps suffisant et conforme à la raison et aux prévisions techniques présentement possibles, de manière à obtenir la garantie que les réalisations suivront, que le Gouvernement et le Parlement s'engageront à les mettre à exécution. Par conséquent, loin de vous gêner, monsieur le ministre — je connais d'ailleurs votre attachement aux activités dont vous avez la charge — je voudrais vous apporter une aide beaucoup plus efficace et solliciter du Parlement de bien vouloir retenir une observation qui me semble conforme à l'intérêt supérieur du pays.

Il n'y a d'ailleurs pas que l'équipement, M. le rapporteur de la commission des finances l'a indiqué, il y a aussi l'aide à la construction. La France n'est point en retard dans le domaine aéronautique. Elle dispose de techniciens qui ont fait leurs preuves et qui possèdent incontestablement des compétences égales, parfois supérieures à ceux des autres pays. Ce qui manque, ce sont les moyens financiers pour préparer les prototypes, puis, ces prototypes étant prêts, pour fabriquer des séries dans des conditions qui permettent de les commercialiser. Vous savez qu'un magnifique appareil qui fait honneur à la France a souffert du retard de mise à exécution. Il ne faudrait pas oublier cet exemple.

Aussi, monsieur le ministre, je me permets de vous demander d'envisager pour l'avenir une aide aux constructeurs de l'aviation qui, comme tous les constructeurs intéressés par votre département ministériel, ont besoin, eux, d'établir des programmes, des budgets prévisionnels, de préparer leurs efforts longtemps à l'avance. Il ne faut pas oublier ceux qui contribuent à la prospérité et à la gloire du pays.

Dans le domaine de l'aéronautique nous notons l'insuffisance des crédits qui nous sont proposés et déplorons le renvoi au budget avec les défauts de l'annualité budgétaire.

Enfin j'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre opinion sur le projet déjà ancien de la jonction de l'aéroport d'Orly à la capitale, car il est anormal, la disposition de ce centre étant si favorable, que les voyageurs après leur descente d'avion passent un si long temps dans des autobus, qui contribuent, d'ailleurs, par ce déplacement, à augmenter une circulation déjà encombrée dans les rues de Paris.

Il nous apparaît que l'aménagement de la gare d'Orsay permettrait d'apporter une solution heureuse à deux problèmes puisque, en même temps elle améliorerait la circulation dans Paris et réduirait le temps de parcours.

Ayant ainsi présenté, monsieur le ministre, parce que le temps qui m'est imparti est trop court, des observations d'ensemble sur la loi de programme qui nous est soumise, je vais maintenant résumer mes critiques en disant simplement que l'insuffisance de prévisions dans le temps, l'absence, apparente tout au moins, de coordination suffisante entre les différents modes de transport et par conséquent dans les investissements, l'insuffisance qui en résulte pour l'aide à la construction française dans tous les domaines, ne permettront peut-être pas, hélas ! à la France de s'engager dans de bonnes conditions dans le marché commun, où nous voudrions qu'elle ait l'une des premières places, et si possible la première, que le mérite de ses spécialistes et de ses techniciens doit lui permettre d'obtenir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Robert Buron,** *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, j'ai tenu à prendre la parole tout de suite puisque M. Regaudie, avec sa compétence bien connue de ses anciens collègues et de moi, en particulier, a bien voulu faire porter ses critiques sur l'ensemble de la loi de programme, ce qui permet, en ce moment précis, d'examiner l'ensemble de la section « travaux publics » de cette loi de programme.

Je le remercie de l'occasion qu'il m'a ainsi donnée et m'excuse auprès de certains orateurs qui sont intervenus hier et dont, étant absent de Paris, je n'ai pu retrouver les interventions qu'à travers les comptes rendus. Je renouvelle les excuses que M. Jeanneney a présentées, en les commentant, puisque mon absence était motivée par un point qui a été soulevé à plusieurs reprises en commission.

Je me trouvais sur les bords de la Moselle pour inspecter les travaux de canalisation de la Moselle en zone allemande et insister auprès de mon collègue allemand, M. Seebohm, pour que les travaux soient poursuivis avec une régularité suffisante et développés activement, de telle sorte que la canalisation de la Moselle puisse être achevée en 1963.

Mais revenons au problème général. Je voudrais donner quelques précisions sur le caractère de la loi de programme.

La loi de programme ne constitue qu'un noyau, M. Giscard d'Estaing a déjà eu l'occasion de le préciser devant plusieurs de vos commissions. Le plan d'ensemble, il est dans le plan de modernisation. Seul celui-ci contient l'ensemble des mesures proposées dont la coordination est nécessaire et dont l'exécution doit permettre d'atteindre les buts que le Gouvernement a fixés. La loi de programme a un objectif plus limité. Il se peut

qu'en matière de travaux publics, notamment, ce caractère particulier ait soulevé dans l'esprit des parlementaires une inquiétude qu'ils ont tenu légitimement à exprimer à cette tribune.

Au demeurant, M. Ruais, qui a présenté avec talent et précision le rapport de la commission des finances sur la S. N. C. F., se demandait si, en définitive, il s'agissait d'une loi de programme pour la S. N. C. F. et non pas plutôt d'une loi de programme pour les industries électriques et mécaniques. M. Ruais a raison dans une large mesure.

Car, si le plan prévoit l'ensemble des besoins de la S. N. C. F., la loi de programme apporte un certain nombre d'assurances aux industriels spécialisés dans l'électrification et aux constructeurs de wagons. Mais cela — M. Ruais le marquait fort bien lui-même — est de la plus haute importance, car au regard des prix de revient il n'est pas indifférent aux fournisseurs d'avoir affaire à des projets dont la date d'exécution n'est pas précisée ou à des plans qui leur permettent d'obtenir sur un certain nombre de points, peut-être trop limités j'en conviens, une assurance qui facilite grandement l'établissement de leurs programmes. Ainsi, pour justifiée que soit la critique sur un plan général, en ce domaine particulier elle me paraît, après tout, constituer un argument en faveur du projet de loi de programme.

Mais il y a plus grave. Synthétisant un certain nombre d'observations et de critiques qui ont été formulées ou plus exactement — je crois que c'est son opinion — d'inquiétudes ressenties dans l'ensemble du pays, M. Regaudie notait la faiblesse du volume des dépenses, ce qui semblerait supposer qu'on ait oublié soit certains secteurs, soit certaines régions dans l'ensemble des secteurs.

Je reprendrai tout à l'heure les chiffres sur lesquels je suis en discussion amicale avec mon collègue des finances quant à l'élaboration du budget d'investissement de 1960. Mais je puis dire, sans trahir de secret, qu'en matière de voies navigables et de ports maritimes le chiffre prévu pour trois ans dans la loi de programme est inférieur de beaucoup au double de ce que j'espère obtenir cette année. Autrement dit, en ce domaine, la « tranche modulable » — l'expression a paru faire sourire l'Assemblée » — se fixera entre 40 et 45 p. 100 du total, la loi de programme, le « noyau », pour 1960, atteignant 50, 55 ou 58 milliards, selon ce que j'obtiendrai.

Il reste donc une part importante d'investissements qui, selon toute vraisemblance, sera consacrée à une série d'opérations moins étendues quant à la durée, moins concentrées dans la réalisation, moins localisées, mais qui n'en sont pas moins indispensables. C'est ce que j'aurai l'occasion de répondre, notamment en matière de ports maritimes, à certains d'entre vous, en particulier à M. Coudray qui est intervenu en faveur de la Bretagne, qui se sont légitimement inquiétés pour leur région propre.

Si je prends l'exemple de la S. N. C. F. — M. Ruais, je tiens à le répéter, l'a fort bien marqué dans son excellent rapport — un crédit de 203.700 millions est prévu pour trois ans. L'an dernier, le budget d'investissement de la S. N. C. F. s'élevait à 120 milliards. Quels que soient les crédits que j'obtiendrai cette année après discussion avec le ministre des finances, leur montant avoisinera 120 milliards. Ainsi, entre le « noyau » prévu dans la loi de programme et le chiffre qui sera inscrit au budget de 1960, existera une différence de quelque 40 milliards correspondant à d'autres travaux, d'ailleurs indispensables, de modernisation de la S. N. C. F.

Quant à l'aviation, c'est parce que j'ai pour elle — M. Regaudie le sait — une sensibilité particulière que je n'ai pu me retenir de « décoller » (*Sourires*) lorsqu'il a souligné l'insuffisance des crédits qui lui sont affectés. Le budget d'investissement de l'an dernier, pour ne citer que celui-là, s'élevait à 22.500 millions, alors que la loi de programme ne prévoit, pour cette année, qu'un crédit de 3.500 millions. M. Regaudie me connaît trop, nous avons travaillé assez souvent ensemble dans le passé, pourqu'il puisse supposer que je pourrais renoncer à 20 milliards en faveur de mon collègue des finances — qui en trouverait certainement l'emploi — abandonnant par là même un élément essentiel de l'infrastructure du pays. (*Sourires.*)

Telle est la mise au point qui m'a paru nécessaire pour dissiper dès l'abord certains malentendus. Il est évident que la loi de programme, surtout en un domaine aussi dispersé dans l'espace que celui des travaux publics, présentait un risque — nous venons de voir qu'il n'était pas imaginaire — à savoir qu'à partir du moment où l'on chiffrait des opérations importantes et dont l'exécution s'étendait dans le temps, l'inquiétude allait s'aviver pour ce qui concerne les opérations qui n'y figuraient pas, soit parce que leur réalisation n'était suffisamment pas étendue dans le temps, soit parce que leur dissémination géographique était trop grande.

Ce débat a précisément pour objet de me permettre de donner, sinon des réponses satisfaisantes — si je le pouvais sur tous les points mon métier serait confortable — du moins un certain nombre d'apaisements à tous les orateurs qui, dans de nombreux cas, sont intervenus avec compétence.

Je m'expliquerai d'abord sur ce qui ne figure pas dans le projet de loi de programme, car mon malheur est qu'il y a effectivement plus d'absents que de présents à l'appel dans le regroupement des forces du ministère des travaux publics au sein de ce projet.

Je ne dirai qu'un mot de la construction navale dont M. Rombeaut a parlé hier à propos d'un cas particulier, spécialement important. La construction navale jouit d'une loi de programme qui a été renouvelée en 1957 pour cinq ans. Les crédits qui y figurent sont d'ailleurs notoirement insuffisants en égard aux problèmes qui se posent. Cette situation fera d'ailleurs l'objet d'un débat au fond à l'occasion de l'examen du budget de 1960.

En tout état de cause — loi de programme sur loi de programme ne vaut — il eût été maladroit de vouloir ajouter une loi de programme à une autre déjà en vigueur, dont les fondements auraient pu ainsi être remis en cause.

Une seconde absence frappe davantage, car elle est plus grave; c'est celle de la route.

MM. Dreyfous-Ducas et Regaudie sont intervenus à cet égard avec une particulière énergie. La formation professionnelle de l'un et les tâches que le second remplissait dans la dernière législature justifiaient particulièrement leurs observations et l'un et l'autre ont eu raison d'insister sur la nécessité d'améliorer notre réseau routier. Le moment n'est pas encore venu pour moi de traiter longuement ce problème, mais je ne les en remercie pas moins d'avoir souligné la gravité de la situation.

Deux problèmes se posent: celui du fonds routier et celui de l'entretien qu'a traité excellement hier M. Dreyfous-Ducas. Ce second problème, je l'avoue, m'inquiète peut-être davantage que le premier.

L'habitude a été prise de limiter au minimum, puis au-dessous du minimum, les crédits nécessaires à l'entretien de la route française, si bien que celle-ci, après avoir été l'une des meilleures du monde, se ressent gravement de cette politique. Je sais que nous sommes l'un des pays dont la densité routière est la plus élevée en Europe et le rapport entre la longueur de nos routes et la superficie du territoire est supérieur à celui de tous nos voisins. Les charges s'en trouvent plus lourdes.

Il reste que notre réseau routier risque de se détériorer si un effort considérable n'est pas fait pour accroître les crédits de simple entretien. Depuis longtemps, les économistes affirment que la consommation d'électricité double tous les dix ans dans les pays civilisés. C'est là une approximation contestable, je m'en excuse auprès de mon collègue et ami M. Jean-Marcel Jeanneney. Ce que l'on peut assurer, c'est qu'en France le nombre des véhicules en circulation a doublé en moins de sept ans, ce qui pose de graves problèmes à la fois pour l'entretien et pour la modernisation de la route.

C'est pourquoi il est indispensable de dégager, en dehors des fonds consacrés à l'entretien sous des formes différentes, des crédits suffisants pour moderniser nos routes.

Comme le disait M. Regaudie, je pouvais soit abandonner le fonds routier en suivant les adversaires de l'affectation des recettes, soit profiter de la loi de programme pour en maintenir le principe, malgré les coups terribles qu'il a déjà subis, et, en quelque sorte, m'en servir comme d'un tremplin. J'ai choisi, en définitive, la deuxième solution.

M. le secrétaire d'Etat aux finances déclarait du haut de cette tribune, le 4 mai dernier, qu'il tiendrait le plus grand compte des désirs manifestés par l'Assemblée et s'efforcerait de transférer le fonds routier au titre V du budget qui concerne les dépenses directes en capital. Sous cette forme, le fonds routier serait au moins maintenu dans son principe.

Je dirai à M. Regaudie que l'expérience des discussions qui ont eu lieu à propos du « noyau » et de « la tranche modulable » n'est pas sans m'inquiéter et si j'ai pu accepter pour les raisons que je viens d'indiquer et pour celles que je développerai davantage, c'est, alors qu'il s'agissait d'assurer une reprise, qu'il m'est apparu indispensable de me battre le dos au mur, avec les chiffres les moins faibles possible.

Ce n'est pas moi qui ai cité les chiffres afférents à ce secteur et je ne les citerai pas davantage aujourd'hui, étant lié par le secret des délibérations préalables à l'établissement du budget. C'est M. Valery Giscard d'Estaing qui l'a fait, car, responsable des finances il n'est pas lié par le même secret.

Ces chiffres figurent dans le compte rendu de la séance du 4 mai. Insuffisants par rapport aux besoins, ils marquent, en tout cas, une nette reprise et se rapprochent du montant des crédits affectés au fonds routier ces dernières années, avant que n'interviennent les abattements dont il a été l'objet.

Certes, ils sont encore bien faibles — je tiens à le souligner — lorsqu'on connaît l'effort accompli par certains pays étrangers en ce domaine au cours des deux dernières années.

Le fonds routier a subi de lourds abattements, il va fonctionner de nouveau avec des chiffres de l'ordre de ceux que nous avons connus il y a quatre ans, mais entre temps la situation s'est aggravée, entre temps les pays voisins ont consacré à leurs routes des sommes dépassant 100 milliards de francs pour l'Allemagne, 80 pour l'Italie, donc très supérieures à celles dont je parle.

**M. Félix Kir.** Ces pays ont aussi de mauvais chemins.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est exact, mon cher chanoine. A mon retour d'Allemagne, j'ai emprunté des routes nationales qui ne sont pas des autoroutes et mes électeurs de la Mayenne ne supporteraient certes pas que celles qu'ils utilisent ne soient pas mieux entretenues.

Mais je ne veux pas entrer dans des détails qui me créeraient quelque difficulté avec mon collègue allemand. (*Sourires.*)

Pour montrer l'attachement que les Français portent à leurs routes, je me bornerai à dire que nos conseils généraux n'hésitent pas, malgré l'impopularité des centimes additionnels, à en voter de nombreux pour l'entretien des routes; si bien que dans cinquante-cinq départements sur quatre-vingt-neuf les crédits d'entretien affectés à un kilomètre de route départementale où la circulation est moindre sont supérieurs aux crédits que je répartis moi-même entre les ingénieurs en chef pour l'entretien des routes nationales. C'est assez dire l'aspect particulier de la situation en ce domaine.

Il explique, mon cher collègue, d'une part, pourquoi notre réseau routier secondaire reste très supérieur à celui de tous les autres pays, d'autre part — j'en suis heureux en la circonstance — combien les Français sont attachés à leurs routes et combien il serait nécessaire que l'Etat, sur ce point, pût leur donner satisfaction comme les départements n'hésitent pas à le faire.

**M. René Regaudie.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Regaudie avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. René Regaudie.** Je vous remercie de me permettre de vous interrompre.

Je désire préciser que de nombreux départements, se substituant à l'Etat, ont engagé des programmes très complets, espérant recevoir la participation du fonds routier. Ils attendent actuellement des sommes atteignant parfois plusieurs centaines de millions.

C'est là une situation grave, à propos de laquelle il est indispensable, monsieur le ministre, que vous puissiez donner des apaisements. (*Applaudissements.*)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Il n'est pas douteux que les départements ont pris des risques importants afin que les routes qui desservent leur territoire soient entretenues. Ainsi que je le disais tout à l'heure, je confirme qu'au prochain budget — M. Valery Giscard d'Estaing l'a d'ailleurs laissé entendre à cette tribune — le fonds routier sera doté de crédits qui paraîtront sans doute insuffisants à tous, mais qui permettront d'alimenter les tranches départementales et locale qui avaient été bloquées ces dernières années.

J'en viens maintenant à ce qui est dans le projet de loi de programme. Et d'abord à la S. N. C. F.

A dire vrai, j'aurai bien peu de chose à indiquer quant au fond même du problème, car l'examen détaillé et scrupuleux auquel s'est livré M. Ruais me dispense de le refaire, ce dont je m'acquitterais probablement moins bien que lui. Il n'est que deux points sur lesquels je désire donner quelques précisions à M. Ruais, à M. Lemaire, qui est également intervenu hier à ce sujet, et, bien entendu, à l'Assemblée tout entière.

M. Lemaire s'est inquiété du fait que le projet ne prévoit aucun crédit pour l'équipement des gares de triage. Je répète ce que j'indiquais au début de mon exposé, à savoir que dans le texte qui vous est soumis ne figurent que les travaux d'électrification et l'achat de matériel roulant. Les autres mesures font partie de la tranche modulable. C'est donc au cours de sa session d'octobre que l'Assemblée aura connaissance des chiffres définitifs pour 1960.

En ce qui concerne l'électrification de la ligne Paris—Le Havre, il est exact que l'opération ne figure pas dans le projet de loi de programme; mais je crois pouvoir dire qu'elle a toute chance d'être entreprise dès 1962.

Si elle n'a pas été inscrite dans ce projet, c'est à la suite de difficultés surgies avec le ministère des finances, compte tenu du fait qu'une partie seulement des travaux pouvait être incluse dans ce texte. Quoi qu'il en soit, l'électrification de cette ligne sera entreprise dans le délai prévu, ce qui est d'ailleurs indispensable, ainsi que le marquait M. Ruais dans son rapport, pour obtenir une égalisation annuelle des crédits et éviter un « creux » qui serait néfaste à l'économie nationale tout entière.

A ce sujet, je répondrai à M. Dumortier qui, hier, a excellemment traité le problème et à rendu aux cheminots un hommage auquel je m'associe d'autant plus volontiers que, depuis un an, je les connais mieux. M. Dumortier a exprimé un certain nombre d'inquiétudes, auxquelles d'ailleurs M. Ruais a répondu par avance.

S'il est vrai que l'électrification de la ligne Paris—Le Havre devrait être commencée avant 1962 — je répète qu'il s'agit là d'une quasi-certitude — il suffit de se reporter aux calculs du plan pour constater que l'on se consacrera ensuite à des opérations d'électrification fort intéressantes, certes, mais dont le taux de rentabilité est inférieur de plus de moitié à celui d'opérations comme l'électrification de la ligne Paris—Le Havre ou de réalisations actuellement entamées. Il faudra donc, sur ce point, procéder à un examen très sérieux.

Parce que, précisément, au cours des dernières années, les gouvernements successifs auxquels M. Dumortier a rendu hommage, ont entrepris de telles opérations, nous arrivons maintenant à des réalisations qui ne présentent plus la même rentabilité que les premières. Il était naturel de choisir d'abord celles qui étaient le plus rentables. Nous prévoyons maintenant des opérations encore intéressantes, mais d'une rentabilité moins élevée.

En bref, il faut chaque année utiliser les tranches modulables afin de développer au mieux les possibilités de la S. N. C. F.

M. Regaudie a soulevé deux problèmes: la tarification et la fermeture des lignes secondaires.

En ce qui concerne ce dernier, je serai net. Il est des lignes secondaires dont la fermeture avait été décidée par le conseil d'administration de la S. N. C. F., lequel comprend, notamment, des représentants des usagers. Pour ces lignes, je considère qu'il est normal d'appliquer une décision qui aurait dû l'être depuis longtemps.

Quant aux autres, je le dis très franchement à M. Dumortier et à M. Regaudie, comme à tous ceux qui ont évoqué cette question, je ne suis pas du tout disposé à m'engager dans une politique spectaculaire de fermeture de lignes, et cela pour deux raisons.

La première est que je ne crois pas que la rentabilité de ces fermetures soit aussi grande qu'on le dit; la seconde — et ce sera tout à l'heure la conclusion de mon exposé — est que nous devons trancher ce problème, qui a été soulevé par la plupart d'entre vous, hier et ce matin: faut-il appliquer uniquement le critérium de rentabilité ? Faut-il, dans une large mesure, et sous l'angle de la décentralisation régionale, retenir la notion de service public ?

Il y a un arbitrage à faire et il est nécessaire que la notion de service public garde largement sa part. (*Applaudissements.*)

**M. Edouard Alliot.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Alliot avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Edouard Alliot.** Monsieur le ministre, je suis très heureux de vous entendre dire que la notion de service public sera retenue.

Voilà plusieurs fois que j'ai l'honneur de me présenter chez vous, monsieur le ministre, pour vous entretenir d'une ligne que je connais bien.

Le rôle d'un député n'est pas d'entrer dans les détails en ce qui concerne sa propre région. Néanmoins, je tiens à vous signaler l'émotion intense qui s'est emparée de ma région lorsqu'a été, je ne dis pas décidée, parce que je crois que la décision n'est pas encore prise, mais envisagée la fermeture de la ligne.

En tout cas je retiens, monsieur le ministre, cette notion de service public. Si vous décidez la fermeture de cette ligne, vous serez obligé de reconsidérer la question au bout d'une année, parce qu'il vous apparaîtra certainement que cette notion de service public n'aura pas été retenue lors de votre décision.

A ce propos, je m'étonne, monsieur le ministre, que l'enquête que vous avez prescrite et qui a eu lieu, n'ait pas été effectuée avec tout le sérieux désirable. Je vous avais demandé d'être entendu par l'enquêteur. Il ne s'est pas présenté chez moi. J'aurais cependant pu lui apporter des précisions, qu'il ne m'appartient pas de donner à l'Assemblée, sur certaines façons de procéder qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général.

Si la ligne une fois fermée, la notion de service public oubliée, il est démontré que l'enquête n'a pas été poussée comme elle aurait dû l'être, je serai obligé, l'année prochaine, de fournir ces précisions à l'Assemblée elle-même.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Voilà donc un exemple très clair de l'intérêt que, sur ces bancs,

vous attachez tous à ce que la notion de service public soit respectée par la S. N. C. F.

Cet élément n'est pas dépourvu d'intérêt, car nous avons connu dans cette assemblée, n'est-il pas vrai, une époque où l'on reprochait à la S. N. C. F. de ne pas tenir compte suffisamment de la notion de rentabilité.

Par contre, j'indique à M. Regaudie que je ne suis pas d'accord, mais il n'en sera pas surpris, sur sa critique concernant l'accroissement du contingent de circulation que j'ai donné aux transports routiers, pas plus d'ailleurs, que sur sa surprise de ne rien voir figurer pour les transports routiers dans la loi de programme. Sauf sur le plan routier sur lequel nous sommes d'accord, j'imagine mal ce que la loi de programme eût pu contenir à ce sujet.

En ce qui concerne l'augmentation des contingents, je répéterai deux considérations que M. Regaudie connaît bien et qu'un de mes prédécesseurs, M. Christian Pineau, avait affirmées à la tribune avec beaucoup plus de talent que moi-même.

Voici la première. En ce qui concerne la zone longue, certains camions transportant des marchandises avec des autorisations provisoires ou de circonstances — il existe neuf types d'autorisations exceptionnelles de circuler — font qu'en réalité, ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire personnellement à la S. N. C. F., le chiffre réel des tonnages circulant sur les routes en zone longue est supérieur à celui requis par l'assainissement de la profession que j'ai décidé.

Je regrette vivement que depuis dix ans on ne se soit pas attaché à mettre de l'ordre dans le système qui existait. Il n'est pas prouvé que les autorisations de circuler portant sur 35.000 tonnes que nous avons accordées, augmentent vraiment le tonnage en circulation car nous avons décidé récemment de réduire des autorisations provisoires qui n'étaient pas suffisamment utilisées pour justifier la remise de l'ensemble des contingents accordés dans un cadre unique, mesure qui, je crois, est indispensable à l'assainissement de la profession.

Je ne voudrais pas retarder davantage l'examen des autres problèmes. J'ajouterai toutefois encore un mot à propos de la tarification évoquée par M. Regaudie. Elle pose le même problème que les lignes secondaires.

Il faut bien, dans l'esprit où s'est placé M. Regaudie, tenir compte de la situation.

Si, sur les parcours importants qui permettent des transports onéreux de marchandises, nous n'assouplissons pas les tarifs, la concurrence privée sera forcément gagnante. Il est nécessaire d'assouplir au maximum les tarifs, faute de quoi il y aura déséquilibre dans la concurrence des moyens de transport. Nous nous trouvons, là encore, devant un arbitrage.

Lorsqu'un train circule de Paris vers l'Est ou de Metz à Thionville, dans une région où les convois pondéreux se déplacent sur une ligne électrifiée qui permet de tirer des trains de trois mille tonnes et même davantage, le prix de revient réel au kilomètre est extraordinairement faible. A l'inverse, lorsque, sur telle ligne du Centre ou du Sud-Ouest, circule un train avec des wagons à moitié remplis où sont groupées des marchandises par petits ou relativement petits colis, le prix de revient au kilomètre est effectivement très cher.

Nous ne pouvons nous désintéresser du critère de rentabilité et ne pas tenir compte, dans la concurrence, du prix de revient réel. Nous ne pouvons aussi nous désintéresser du critère de service public car il faut favoriser le transport des produits agricoles dans des régions relativement déshéritées. C'est toute la difficulté de la tâche. Je reviendrai sur cet aspect du problème, mais je m'aperçois que je dois maintenant aborder la question des ports maritimes, selon d'ailleurs l'ordre qui a été suivi dans la loi de programme.

En matière de ports maritimes, je ferai tout d'abord deux observations. En premier lieu, dans la loi de programme ne sont prévus que des crédits qui correspondent à une fraction, pour 1960, de ce qui sera engagé en 1960. Mais une seconde observation s'impose. Là encore, je me trouve devant le même problème qu'en matière de chemins de fer ou de routes. Il y a des ports qui ont une grande activité et qui nous demandent de compléter leur infrastructure pour leur permettre d'être compétitifs dans la lutte internationale à l'entrée dans le Marché commun, comme disait un des orateurs d'hier. Pour cela, il faut des crédits.

Puis, il y en a d'autres qui se trouvent moins bien placés géographiquement pour la compétition et qui craignent, comme il a été dit de façon éloquente à cette tribune que, faute de crédits, faute d'une infrastructure suffisante leur vie économique n'aille peu à peu vers l'asphyxie.

Mais alors, lorsqu'on sait qu'il y a 106 ports qui bénéficient, en réalité, chaque année des subventions de l'Etat et quand on sait que, pour une longueur de côtes évidemment beaucoup moins grande, nos amis belges concentrent sur Anvers et Gand l'essentiel de leurs ressources, que les Hollandais concentrent tout sur Rotterdam, que les Allemands ont fait à Hambourg une concentration de moyens extraordinaire, que l'Italie donne à Gênes une priorité absolue, sommes-nous capables — je le répète, avec une longueur de côtes infiniment plus grande — de faire face aux demandes, justifiées si on les examine une à une, qui nous sont présentées par les champions de ces 106 ports qui espèrent légitimement être appelés à une vie économique intense ?

C'est là que se posent les problèmes de choix. Bien sûr! j'aurais aimé disposer de crédits supérieurs pour répondre aux demandes. Je sais bien que M. Nestor Rombeaut m'a proposé hier une économie. Le fait est suffisamment rare dans nos assemblées pour être souligné.

Il a soulevé une question d'ailleurs parfaitement légitime au sujet de la cale de radoub de Brest. Deux problèmes se posent à ce sujet. Le premier, faut-il radouber à Brest ? Je l'avoue, c'est ce qu'ont demandé les armateurs pétroliers et c'est géographiquement, me semble-t-il, assez largement justifié. Je suis très intéressé par la précision donnée par M. le député Rombeaut sur l'effort que la chambre de commerce de Saint-Nazaire pourrait faire de façon à contribuer aux travaux de rechange. Mais géographiquement, Brest est mieux placé; en face est Falmouth et c'est là que les pétroliers viennent presque tous se faire radouber. Il est important, en cas d'avarie de mer, d'aller au point le plus proche.

Un second problème a été évoqué par M. Rombeaut et je dois dire qu'il me préoccupe autant que lui. C'est le point de savoir si, compte tenu des installations de la marine nationale à Brest, il n'aurait pas été possible pour la marine marchande et pour la marine nationale d'utiliser les formes de radoub existantes ?

La difficulté est grande, parce que la marine nationale a des engagements envers l'O. T. A. N. et elle est obligée d'accueillir dans ses cales, à tout moment, les grands navires de guerre français et alliés qui pourraient s'y présenter. Le commissariat au plan a noté qu'en 1956 il y a eu une importante durée d'occupation dont une grande partie pour des services purement militaires. La marine nationale accepte bien que certains travaux soient faits pour la marine marchande à Brest, mais elle ne peut donner aucune priorité ni aucune garantie à ce sujet. C'est là que se trouve le problème, comme le dit M. Rombeaut. S'il était possible d'obtenir, dans le cadre des obligations de la marine nationale, sur le plan français comme sur le plan interallié, une certaine liberté d'action, je ne serais que trop heureux de reporter ces deux milliards de crédits sur une autre destination. Je crains, hélas! que ce ne soit pas très facile.

Je répondrai d'un mot à une autre question qui a été très utilement soulevée tout à l'heure. Il s'agit du port de Bayonne pour lequel on serait heureux que l'approfondissement soit réalisé dans des conditions satisfaisantes.

J'indiquerai au colonel Thomazo qu'il a été prévu pour les bassins d'accostage de dépenser 180 millions dont un tiers à la charge de l'Etat, que 500 millions sont prévus pour l'amélioration de l'outillage. Enfin l'aménagement de l'estuaire à neuf mètres est étudié de très près, mais il faut encore un examen plus complet des points de vue technique et économique pour être certain que les 3 ou 4 milliards nécessaires seront dépensés utilement.

J'en viens aux voies navigables et je dois dire, en remerciant les orateurs qui sont intervenus, que les critiques ont été très limitées. Cela tient d'ailleurs au fait que le Gouvernement a consenti un effort tout particulier pour les voies navigables, insuffisant encore par rapport aux besoins, mais qui, comparé aux tristes années que les voies navigables ont connues, a paru à tous, professionnels et parlementaires, générateur d'espoir. Je m'en réjouis donc.

**M. Edouard Charret.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Charret, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Edouard Charret.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'accepter que je vous interrompe quelques instants pour vous demander confirmation d'une réponse que vous m'avez faite en commission des finances au sujet d'un problème local mais qui a une très grande importance pour l'économie nationale.

Je vous avais demandé à quelle date vous estimiez que le barrage de Pierre-Bénite, au confluent du Rhône et de la Saône, pourrait être mis en chantier. Vous m'aviez répondu — et vous étiez parfaitement d'accord — que les travaux commenceraient certainement en 1962, mais à condition que M. le ministre de l'industrie et du commerce fasse, de son côté, le même effort en ce qui concerne l'équipement hydro-électrique et puisse, à cette même époque, donner les mêmes assurances que vous.

Or, le lendemain, en commission des finances, je me suis permis de poser la même question à M. le ministre de l'in-

dustrie et du commerce qui m'a déclaré être très favorable à ce projet, mais à condition que M. le ministre des travaux publics et des transports fasse bien l'effort nécessaire en 1962. (*Sourires.*)

Dans ces conditions, il me serait très agréable que l'un et l'autre — vous maintenant et, tout à l'heure, M. le ministre de l'industrie et du commerce — vous puissiez confirmer votre position.

Si vous le permettez — car je ne voudrais pas vous interrompre une seconde fois — j'évoquerai également un problème relatif à l'aviation.

Je vous avais posé une autre question concernant l'aéroport de Bron qui vient d'être inauguré après avoir été agrandi d'une façon extraordinaire.

Hélas! le trafic de cet aéroport est peu important, car vous savez très bien que, pour des raisons qu'il est impossible d'exposer ici et qui sont déjà anciennes, l'aéroport de Cointrin s'est développé considérablement au détriment de celui de Bron.

Je vous avais demandé si, pour pallier cet inconvénient, et, peut-être pour permettre à Bron de reprendre la concurrence et de voir revenir sur son aéroport les avions des compagnies étrangères qui l'ont déserté, vous envisagiez, d'une part, le rétablissement assez rapide de la liaison aérienne Lyon-Paris, permettant les correspondances avec les appareils des compagnies étrangères qui ne peuvent pas encore y venir, et, d'autre part, l'agrandissement de la piste « à tiroirs » — je crois que le mot est exact, mais je suis assez profane en la matière. A quel moment ces deux projets pourraient-ils être réalisés ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Pour le barrage de Pierre-Bénite, je vous réponds immédiatement que mon collègue, M. le ministre de l'industrie et moi-même, nous sommes mis d'accord pour réaliser cet ouvrage, qui est intéressant pour M. le ministre du commerce et de l'industrie et qui l'est pour moi aussi. Nous avons tenu compte, l'un et l'autre, des avantages respectifs que nous pouvions avoir, lui à réaliser cet ouvrage, moi à l'abandonner. L'arbitrage a été favorable à ce barrage prévu pour 1962.

**M. le ministre de l'industrie et du commerce.** Sous condition de certaines participations des collectivités locales.

**M. Edouard Charret.** Elles vous sont acquises, monsieur le ministre, vous pouvez en être sûr.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Ayant le plaisir de pouvoir rendre hommage à la ville de Lyon pour la participation qu'elle a prise dans le passé aux travaux routiers, je veux rassurer mon collègue M. le ministre de l'industrie et du commerce et lui dire que Lyon ne manque jamais de prendre la part qui lui revient dans les améliorations locales.

**M. Edouard Charret.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Henri Collomb.** (*Protestation sur divers bancs.*) J'avais l'intention, monsieur le ministre, d'intervenir dans ce débat sur les deux questions qui ont fait précisément l'objet de l'intervention de mon collègue M. Charret. Je veux donc, si vous me le permettez, m'associer aux paroles qu'il a tout à l'heure prononcées en vous disant tout l'intérêt que les collectivités locales portent à la réalisation du barrage de Pierre-Bénite et au développement de l'activité de l'aérodrome de Bron. En tant qu'élu à la fois de la ville de Lyon et du département du Rhône...

*Une voix à droite.* C'est de la propagande électorale!

**M. Antoine Guitton.** Nous ne sommes pas en réunion électorale!

**M. Henri Collomb.** ...je peux affirmer que les collectivités locales feront un effort. Et je prends acte, monsieur le ministre, des espoirs que vous voulez bien nous apporter dans ce double domaine.

**M. le président.** Monsieur le ministre, veuillez poursuivre votre exposé.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** J'en arrive à l'aviation civile. Il a été largement constaté que cette année la loi de programme ne concerne que les aides à la navigation aérienne et à la météorologie, ce qui est un problème important sur lequel nous avons déjà un programme. Elle ne comporte pas l'essentiel, comme il a été souligné dans le rapport de M. Anthonioz, excellent, d'ailleurs, et comme M. Regaudie vient de le rappeler, puisqu'elle ne prévoit aucun crédit pour les pistes.

Je voudrais dire à tous ceux qui s'intéressent à cette question que, l'an dernier, nous avions fait un effort qui a dépassé dix milliards de francs pour doter, non seulement en France même, mais aussi dans les Etats membres de la Communauté, les principaux aérodromes de pistes susceptibles de recevoir les quadriréacteurs.

L'effort continue mais, comme l'a fort bien dit M. Labbé hier, en ce domaine, il est difficile d'élaborer un programme portant sur trois ans. Les transformations de la technique sont si rapides que nous devons être capables d'adapter nos plans à des modifications en cours, faute de quoi nous courons des risques de gaspillage, ce qu'aucun de nous, bien entendu, ne souhaite.

MM. Anthonioz et Regaudie ont demandé également quelques détails sur la construction aéronautique civile. Nos collègues l'ont vu dans la presse, nous sommes en train d'établir une loi de programme pour l'aéronautique qui sera soumise au Parlement et qui regroupe, sous la tutelle du ministère chargé de l'air, c'est-à-dire le ministère de la défense nationale, les besoins à la fois de la défense nationale et de l'aéronautique civile.

Je prends trop d'intérêt aux efforts qui ont été faits par différentes maisons françaises, ces derniers temps, pour réaliser des prototypes et, ensuite, des séries d'intérêt essentiel, au point de vue civil, pour ne pas m'attacher à ce que cette loi de programme soit établie et puisse vous être soumise le plus tôt possible.

Certaines autres questions m'ont été posées. L'une concerne l'aérodrome de Bron, l'autre la liaison gare d'Orsay—Orly.

Sur le premier point, j'ai déjà eu l'occasion de dire à M. Charret que je ferai tous mes efforts pour qu'en 1960 les liaisons aériennes intérieures soient de nouveau établies, je l'espère, sur des bases saines et durables.

L'amélioration de l'aérodrome de Bron, compte tenu du voisinage signalé, nous intéresse vivement mais, dans l'immédiat, je suis obligé de donner à Marseille et à Nice la priorité sur Lyon pour les deux raisons déjà indiquées, à savoir que l'une constitue une tête de ligne des liaisons avec la Communauté et l'autre une tête de ligne touristique vers les Etats-Unis, d'une part, et l'Europe, de l'autre.

Je n'oublie pas l'intérêt que Lyon a toujours attaché aux problèmes aéronautiques.

Le problème de la liaison gare d'Orsay—Orly est d'une grande simplicité. Le projet est certes toujours retenu mais la dépense prévue est de l'ordre de 14.500 millions de francs avant réévaluation et il y a lieu d'établir une hiérarchie.

L'an dernier, malgré l'intérêt que je porte moi-même à la réalisation du projet de liaison gare d'Orsay—Orly auquel mon prédécesseur s'est attaché avec tant de dévouement et d'acharnement, j'ai préféré consacrer les crédits disponibles à l'achèvement de pistes à Orly et au Bourget pour permettre à ces aéroports de recevoir les quadriréacteurs et à un effort en faveur des pistes de la Communauté qui représente une nécessité absolue.

Je n'en perds d'ailleurs nullement de vue, pour autant, le projet en cause auquel mon prédécesseur et M. Frédéric-Dupont ont déjà porté intérêt.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric-Dupont avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, je suis fort intéressé par vos déclarations, mais encore faudrait-il bien préciser que l'opération en cause ne coûtera pas 14 milliards.

De ces 14 milliards, il faut en effet déjà retirer 4 à 5 milliards représentant la somme provenant de la revente des aménagements entourant la gare d'Orsay — à condition bien entendu que la liaison soit réalisée — car je crois savoir que des propositions d'acquéreurs pour ces terrains dépassent déjà la somme de 4 milliards qui est peut-être susceptible d'être augmentée encore.

D'autre part, la S. N. C. F., qui est d'ailleurs favorable à l'opération, effectuera de toute façon, que la liaison soit réalisée ou non, des travaux d'un montant de 2 milliards de francs au moins, qu'il faut également retirer. C'est donc seulement une somme de 7 à 8 milliards qu'il s'agit de trouver pour des travaux qui s'échelonneront sur cinq ou six ans, ce qui est une dépense extrêmement minime.

Monsieur le ministre, vous avez dit qu'il est rare de proposer des économies. Or, vous savez qu'il existe un projet qui ne sourit pas du tout à la population parisienne: la pénétration de l'autoroute du Sud dans Paris, projet qui est rejeté par la quasi-unanimité des habitants de la rive gauche.

Or, la réalisation de cette pénétration coûtera 14 milliards sans défalcation, aucune revente de terrains aménagés n'étant possible.

En résumé, des 14 milliards dont vous avez parlé, il faut non seulement retirer les 4 à 5 milliards provenant de la vente des terrains avoisinants, mais aussi les 2 ou 3 milliards de travaux que la S. N. C. F. devra effectuer.

Il faut tenir compte de la non-utilisation de la gare des Invalides, qui va devenir disponible et de la possibilité de retarder l'opération, si peu appréciée par la population parisienne, qui

coûterait 14 milliards, de la pénétration de l'autoroute du Sud dans Paris.

Vous voyez donc que la liaison gare d'Orsay—Orly, si nécessaire du point de vue de la sécurité et de la rapidité, ne coûtera chaque année qu'une somme infime. Il n'est pas admissible que l'on continue à mettre plus de temps pour se rendre d'Orly à la gare d'Orsay que pour se rendre d'Orly à Londres. Cette situation ne peut indéfiniment se prolonger.

D'autre part, il n'est pas admissible qu'on ne sache pas encore au moins à une demi-heure près, le temps qu'il faut pour aller de l'Assemblée nationale à l'aérodrome d'Orly.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, confiant dans votre sagesse que je connais depuis longtemps, je ne saurais trop vous demander de bien vouloir inscrire au mois d'octobre, au budget de l'année prochaine, les crédits nécessaires à la liaison ferroviaire Orly—gare d'Orsay. (*Applaudissements à droite et sur quelques bancs au centre.*)

**M. le président.** Mes chers collègues pour le bon ordre de ce débat, je voudrais qu'on évite de passer du coq à l'âne.

M. le ministre des travaux publics parlait des voies navigables quand il a été interrompu par M. Charret qui lui a parlé de l'aérodrome de Bron et par M. Frédéric-Dupont qui vient de l'entretenir de l'autoroute du Sud. Ce n'est pas normal. Je vous demande de laisser M. le ministre suivre le cours de son exposé selon son plan.

**M. Edouard Charret.** Monsieur le président, puisque M. le ministre à la courtoisie de nous permettre de l'interrompre pourquoi l'en empêcher ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je m'excuse d'avoir permis ces interruptions.

Le problème est assez simple: il s'agit d'expliquer pourquoi certaines opérations ne sont pas prévues dans la loi de programme, d'apaiser des inquiétudes manifestées au sujet d'autres opérations et de répondre à certaines observations qui ont été présentées à propos des crédits inscrits au projet de loi de programme.

Je m'aperçois que j'ai oublié de répondre à M. van der Meersch qui est intervenu hier de façon fort pertinente. Si j'ai commis cet oubli, c'est sans doute parce que, présidant la séance, il n'est pas directement sous mon regard! (*Sourires.*)

Je tiens à lui dire que si j'ai souligné que le projet relatif aux voies navigables suscitait moins de critiques que les autres parties du projet, c'est que nous attachons au canal du Nord et à la liaison par eau Dunkerque—Valenciennes toute l'importance qu'ils méritent. Et si je me suis abstenu de répondre, c'est seulement parce que je savais qu'il y avait un accord à peu près unanime sur ce point.

Revenant à l'aviation, je dirai à M. Frédéric-Dupont que j'ai pris bonne note de ses observations. Mais le ministère des finances me suivrait difficilement si je lui proposais une économie de 14 milliards qui relève de l'hypothèse pour couvrir la dépense envisagée par notre collègue.

Je comprends parfaitement qu'un représentant de Paris, où je suis né, défende avec ardeur les perspectives parisiennes et essaye d'éviter une opération qui lui paraît dangereuse ou peu heureuse. Mais cette opération n'étant pas encore inscrite au programme, sa suppression ne peut me permettre d'en financer une autre que, lui et moi, nous estimons souhaitable. (*Sourires.*)

D'autre part, il serait inexact de croire que Paris est seul à connaître des inconvénients de liaison ville-aérodrome. Si l'on met presque le même temps pour aller de Paris à Orly que pour voler d'Orly à Londres, le phénomène est le même entre Londres et son aérodrome.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Bruxelles a résolu le problème.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** C'est exact. Mais peut-être aurons-nous, nous aussi, une grande exposition prochainement.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Cela dépend de vous.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je conclurai maintenant par une observation générale qui, malgré les interventions nombreuses que ma réponse a suscitées, a servi de trame à l'ensemble de mon exposé.

Nous devons voir clairement la grande difficulté du problème du choix en matière d'infrastructure pour notre pays. A tous les moments de mon intervention sur chacun des secteurs de la loi de programme et même à propos de ceux qui n'y figuraient pas, la même question revenait: doit-on prendre en considération la rentabilité actuelle, la nécessaire préparation à la compétition, notamment dans le cadre du marché commun ? Doit-on prendre en considération la notion de service public et défendre les intérêts légitimes de populations dont la vie économique risquerait l'asphyxie ?

La réponse serait simple si nous en avions les moyens; il faudrait toujours répondre « oui ».

Oui! bien sûr, il faut légitimement donner les infrastructures nécessaires aux moyens de transport, aux ports, aux régions qui assurent la rentabilité des opérations d'investissement ainsi réalisées.

Au moment où s'ouvre le marché commun, oui, il faut consentir un effort spécial à Dunkerque; oui, il faut consentir un effort spécial en faveur de Marseille; oui, il faut consentir un effort particulier pour la vallée de la Seine et la ligne Paris-le Havre.

Il faudrait aussi répondre à M. Coudray et à quelques autres: oui, il faut protéger la Bretagne, l'Ouest, le Centre, le Sud-Ouest et quelques régions du Sud-Est contre l'asphyxie qui les menace; oui, il faudrait assurer une vie économique noble et normale à tel de ces ports; oui, il faudrait assurer les grands moyens de transport et des axes suffisants, qu'ils soient routiers ou ferrés, entre les principales villes de ces régions et les centres de la vie économique. C'est le seul moyen de les défendre, les uns et les autres, contre l'asphyxie qui les guette.

Oui, le problème des transports, des travaux publics, des infrastructures en général est un élément essentiel d'une politique d'aménagement du territoire. Il est certain que l'on peut beaucoup plus pour l'aménagement du territoire par une politique d'investissements en infrastructures, que par les plus valables des subventions ou les primes les plus importantes.

Seulement, mesdames, messieurs, il faut bien concevoir quelle tâche est celle du ministre des travaux publics et du Gouvernement tout entier, lorsqu'il s'agit de choisir entre tant d'intérêts également légitimes, également valables, mais qui, dans le moment présent et dans le cadre des ressources financières dont nous disposons, paraissent nécessairement quelque peu contradictoires.

C'est là que se pose, pour les ministres, le problème des arbitrages techniques et des arbitrages économiques.

Je souhaite que nous puissions vous montrer, lors de la discussion du budget de 1960, que si le projet de loi de programme a mis l'accent, comme il est naturel, sur les grandes opérations, plus particulièrement rentables, plus particulièrement importantes et localisées, les trois préoccupations légitimes sont retenues, et que l'arbitrage que nous aurons rendu, s'il ne peut, certes, satisfaire tout le monde, marquera notre désir qu'aucune région de ce pays ne soit oubliée.

Ces préoccupations, les voici: de grands axes, un effort particulier en faveur des foyers essentiels de notre vie économique, mais aussi des moyens de défense pour ceux qui, légitimement, souhaitent, comme l'ont dit tant d'orateurs, voir continuer dans leur région une vie économique en définitive au bénéfice du pays (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

## — 3 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à quinze heures trente minutes, deuxième séance publique:

Eventuellement, modification de l'ordre du jour.

Suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général n° 55. — Rapport n° 160 de M. Pascal Arrighi, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; rapporteurs spéciaux: MM. Marcellin (énergie électrique), Ruais (Société nationale des chemins de fer français), Denvers (travaux publics), Anthonioz (aviation civile), Tony Larue (télécommunications). — Avis n° 129, au nom de la commission de la production et des échanges, de MM. Féron (énergie électrique hydraulique), Privet (énergie électrique nucléaire), Rey (Société nationale des chemins de fer français), Dumortier (voies navigables et ports maritimes), Bergasse (aviation civile et commerciale), de Gracia (télécommunications).

La séance est levée.

(*La séance est levée à onze heures cinquante minutes.*)

*Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,*
RENÉ MASSON.

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 1re Législature

## SESSION ORDINAIRE DE 1959

# COMPTE RENDU INTEGRAL — 36e SEANCE

## 2e Séance du Mardi 30 Juin 1959.

### SOMMAIRE


1. — Procès-verbal (p. 1157).

2. — Modification de l'ordre du jour (p. 1157).

M. Bergasse.

Adoption des propositions de la conférence des présidents.

3. — Equipement économique général. — Suite de la discussion d'un projet de loi de programme (p. 1158).

Discussion générale (*suite*): MM. Neuwirth, Catalifaud, Marquaire, Palewski, Rousseau, Ruais, Rochet, Chelha, Reynaud, président de la commission des finances; Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Thomazo, Denvers; le ministre des travaux publics, de Poulpiquet, Trellu, Nader.

MM. Jeanneney, ministre de l'industrie et du commerce; François-Valentin. — Clôture.

MM. Pleven, Arrighi, rapporteur général.

*Article unique.*

Réserve des chiffres globaux prévus aux alinéas 1er et 4 (§ 2e).

Amendement n° 4 rectifié de MM. Le Douarec et Rombeaut: MM. Le Douarec, Crouan; le ministre des travaux publics; Rombeaut. — Retrait.

Amendement n° 2 de M. Dreyfous-Ducas: MM. le rapporteur général. — Irrecevabilité.

Adoption des chiffres globaux prévus aux alinéas 1er et 4 (§ 2e).

Réserve du vote sur l'article unique.

Amendement n° 3 de M. Dubuis tendant à insérer un article additionnel: MM. Dubuis, le rapporteur général, le ministre des travaux publics; Mondon, Habib-Deloncle. — Irrecevabilité.

Explications de vote: MM. Pleven, Regaudie.

Adoption de l'article unique.

4. — Ordre du jour (p. 1177).


### PRESIDENCE DE Mlle MARIE-MADELEINE DIENESCH,

### vice-présidente

La séance est ouverte à quinze heures et demie.

### — 1 —

### PROCES-VERBAL

**Mme la présidente.** Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

### — 2 —

### MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** La conférence des présidents propose à l'Assemblée de modifier comme suit l'ordre du jour précédemment fixé:

Ce soir, début de la discussion du projet de loi sur la promotion sociale, ce débat devant être poursuivi mercredi après-midi et, s'il y a lieu, mercredi soir;

Mercredi soir, immédiatement après le débat sur la promotion sociale, début de la discussion sur l'équipemant scolaire, ce débat devant être poursuivi jeudi après-midi et soir, vendredi après-midi, après les questions orales et, s'il y a lieu, vendredi soir.

L'ordre du jour de mardi 7 et mercredi 8 après-midi demeure inchangé.

D'autre part, en application de l'article 55 du règlement provisoire, la conférence des présidents a décidé de retirer de l'ordre du jour du vendredi 3 juillet les deux questions orales de M. Palewski à M. le secrétaire d'Etat chargé des affaires culturelles.

La parole est à M. Bergasse.

**M. Henry Bergasse.** Je présenterai, au nom du groupe des indépendants, quelques remarques au sujet de l'ordre du jour.

Une disposition qui me paraissait salutaire avait précisé, il y a quelques semaines, que nous discuterions une loi de programme par semaine au cours des trois jours ouvrables dont nous disposons. Il apparaissait ainsi que notre session pouvait être remplie d'une façon utile et régulière jusqu'au 28 juillet.

Or, voici qu'en vertu du droit donné au Gouvernement par l'article 48 de notre Constitution, et que je ne songe certes pas à lui refuser, trois lois de programme s'entassent au cours d'une même semaine et motivent, pour pouvoir en finir, des séances du soir pouvant se prolonger au delà de minuit.

Nous apprenons, par contre, que du 9 au 21 juillet les séances seront interrompues en raison de la réunion du Sénat de la Communauté, alors qu'on nous avait laissé prévoir que les séances de cet organisme auraient lieu en dehors de nos sessions parlementaires. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

Nous allons, d'autre part, revenir ici le mardi 7 juillet pour expédier quatre ou cinq lois dont je ne songe pas à discuter l'intérêt, mais que nous aurions pu, je crois, liquider facilement et sans long débat en fin de session.

Nous attendions sincèrement du règlement nouveau une remise en ordre de nos institutions. Or, il semble qu'il aboutisse à un véritable désordre (*Applaudissements*) et que notre activité, excusez-moi de vous le dire, s'apparente un peu à celle de la clientèle des cinémas qui forme une longue queue d'attente avant de se bousculer en hâte au portillon d'entrée.

**M. Jean-Paul David.** Pour voir un mauvais film !

**M. Henry Bergasse.** Mirabeau disait: « Je suis l'homme du rétablissement de l'ordre, mais pas de l'ordre ancien ». Permettez-moi de dire, à mon tour, en inversant les termes, je

ne suis pas pour le rétablissement de l'ordre ancien, mais tout simplement pour le rétablissement de l'ordre. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**Mme la présidente.** Il n'y a pas d'autre observation sur les propositions de la conférence des présidents ?...

Je mets aux voix l'ensemble de ces propositions.

(*L'ensemble des propositions de la conférence des présidents, mis aux voix, est adopté.*)

— 3 —

## EQUIPEMENT ECONOMIQUE GENERAL

### Suite de la discussion d'un projet de loi de programme.

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général (nᵒˢ 55, 160, 129).

Ce matin, l'Assemblée a continué d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Neuwirth. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Lucien Neuwirth.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai étudié avec attention, comme vous-mêmes, le projet de loi de programme relative à l'équipement économique général parce que, tout d'abord, la situation économique est particulièrement sérieuse et inquiétante dans le bassin industriel de la Loire. Vous êtes trop informé, monsieur le ministre, pour méconnaître cette situation de notre bassin des houillères de la Loire; elle nous cause beaucoup de soucis et c'est pourquoi nous nous sommes penchés particulièrement sur l'étude du rapport réservée à l'énergie électrique.

Si nous avons pu relever des informations assez complètes sur les centrales hydrauliques, il n'en est pas de même en ce qui concerne les centrales thermiques. Je dois vous dire, monsieur le ministre — et je sais être par là l'interprète de plusieurs de mes collègues parlementaires de la Loire — que nous considérons qu'une partie de l'avenir de ce bassin houiller de la Loire est conditionnée par l'établissement d'une centrale thermique Loire-Givors, projet qui a été envisagé, mais qui ne paraît malheureusement pas confirmé. C'est pourquoi je vous exprime toutes nos inquiétudes à ce sujet.

Nous devons reconnaître que le Gouvernement mène actuellement une politique plus monétaire qu'économique, politique qui était nécessaire, certes, jusqu'à l'affirmation de sa volonté de réaliser maintenant une politique de pleine expansion. En attendant les premiers effets de celle-ci, je dois dire que, dans notre région, nous suivons avec une certaine anxiété le déroulement de la situation.

Aussi, une déclaration de votre part, monsieur le ministre, nous précisant que cette centrale sera effectivement édifiée, nous permettra d'aider nos populations à traverser une période difficile que nous espérons être de transition vers des temps meilleurs, car ce sont nos régions ouvrières qui sont actuellement particulièrement frappées. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Catalifaud. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Albert Catalifaud.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, quand on intervient après un certain nombre d'orateurs, on se voit obligé de reprendre les idées déjà développées; mais il ne semble pas inutile de redire inlassablement des vérités premières qui pourront ainsi être prises en considération. C'est à force de taper sur un clou qu'on arrive à l'enfoncer.

Le projet de loi nᵒ 55 a le mérite, certes, d'exister, mais d'une façon trop traditionaliste en ce qui concerne certains postes, à tel point que, pour moi, il revêt deux aspects différents; le premier est politique, le second est technique.

En ce qui concerne l'aspect politique, il est certain qu'auparavant, dans les divers ministères et grands services de l'Etat, existaient des plans, des programmes, des plannings annuels ou pluri-annuels établis avec plus ou moins de précision et suivis avec plus ou moins de fidélité selon la disponibilité des crédits.

Aujourd'hui nous est présenté un projet de loi qui ressemble étrangement à ces plans et programmes. Or le peuple français, dans sa majorité, a mis tout son espoir dans la Vᵉ République et il serait dangereux de le décevoir. Aussi, parlant de programme d'équipement économique général, doit-on l'envisager sous l'angle le plus vaste.

Parallèlement à sa révolution pacifique, la France devrait prendre conscience de sa puissance économique, de sa puissance en énergie et éviter de considérer ce problème d'une façon trop timide.

Nous savons tous que nos ressources énergétiques ne sont plus un mythe, mais une réalité, et qu'elles peuvent faire de la France une grande puissance dans le monde, au même titre que les Etats-Unis ou l'U. R. S. S. Toutefois il faut le vouloir, aborder les problèmes de front, savoir les résoudre et appliquer les solutions.

La France a la chance de posséder des chercheurs, des savants, des techniciens que les autres nations nous envient. Mais, lorsqu'il s'agit de passer à la réalisation, nous sommes défaillants et ce sont les autres, en général, qui exploitent nos brevets et nos inventions.

C'est dans le cadre des errements anciens que nous est présentée aujourd'hui la loi relative à l'équipement économique général. Et pourquoi le projet de loi de programme nᵒ 55 n'est-il que le pâle reflet de ce que nous espérions ?

Ici j'ouvre une parenthèse: M. le ministre des travaux publics a essayé, ce matin, de nous apporter les espérances que nous attendions, mais ne nous a donné aucune garantie, tout au moins pour la part de l'économie générale du pays qui n'est pas inscrite dans le projet en discussion. C'est pourquoi l'explication de M. le ministre des travaux publics confirme mon opinion et c'est pourquoi aussi, comme je l'ai dit, cette loi n'est que le pâle reflet de nos espoirs. Le système administratif n'a subi, en effet, aucune modification et se meut avec la lenteur des paralytiques.

C'est parce que la France n'a pas innové en la matière, qu'elle n'a pas encore adapté ses administrations à l'évolution moderne que nous attendons. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche et au centre.*)

Cette évolution des mœurs et des traditions ne peut se faire que progressivement. Nous attendons beaucoup de la Vᵉ République. Nous avons la plus grande confiance dans le Gouvernement. Mais il nous paraît grand temps d'amorcer les réformes escomptées. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Tant qu'il n'aura pas été procédé à cette mise en place, la France ne réalisera pas les grandes œuvres espérées, ou tout au moins avec l'ampleur et le brio que mérite notre pays.

**M. Félix Kir.** Très juste!

**M. Albert Catalifaud.** Abordons maintenant l'aspect technique de la question.

La loi nᵒ 55 porte que 1.074 milliards de francs sont affectés à E. D. F., 203 milliards de francs à la S. N. C. F., 180 milliards de francs aux télécommunications et quelques autres milliards à divers autres postes.

Ces crédits sont peut-être insuffisants.

Considérons le poste « Electricité de France ».

Le rapporteur de la 6ᵉ commission nous a déclaré qu'il était regrettable que l'administration n'ait pas pu fournir toutes précisions utiles quant au montant important de crédits relatif à l'équipement thermique, programme garanti, soit 124 milliards de francs et aux autorisations annuelles complémentaires, soit 58.500 millions de francs, pour l'hydraulique, et 102 milliards de francs, pour le thermique.

Or, tout le monde sait qu'un coup de baguette magique ne suffit pas pour construire une centrale, tant thermique qu'hydraulique, mais que la réalisation s'étale sur plusieurs années, qu'il s'agisse de l'étude du projet, de l'implantation de l'usine, de l'achat des terrains.

Le programme limité à 1962 s'étend, pour les crédits de payement, jusqu'en 1964. Il est à craindre que les crédits ne puissent être utilisés en temps voulu, ce qui équivaudrait à une carence impardonnable car tout crédit inutilisé, donc improductif, est un recul. Or, nous ne serions pas étonnés si certains crédits étaient inutilisés car l'expérience prouve que des délais de deux ans ne sont pas rares s'agissant uniquement d'achats de terrains.

Il serait donc souhaitable que les crédits non utilisés sur un poste soient transférés sur d'autres, même s'ils concernent des travaux qui ne figurent pas sur la loi de programme nᵒ 55.

Nous regrettons la modicité du programme relatif aux ports maritimes et l'absence d'un planning à longue durée.

Il semble que les crédits inscrits dans le projet aient été répartis dans le souci de satisfaire partiellement le plus grand nombre possible de besoins et les demandes les plus tapageuses sans se soucier des grands ensembles dont la réalisation correspondrait mieux, cependant, à l'intérêt général.

Avec les voies navigables, nous abordons un grave problème.

La loi de programme déposée par le Gouvernement et concernant les investissements prévus par le troisième plan dans le domaine des voies navigables démontre — l'Assemblée en prend acte avec satisfaction — l'intérêt que le Gouvernement attache à ce que soit comblé le très grave retard qu'accuse la modernisation de notre réseau et à ce que la France ne soit pas en état d'infériorité face à ses partenaires

du Marché commun qui, pour la plupart — Allemagne, Belgique, Hollande — disposent d'un système de transports par eau parfaitement adapté à l'économie de leur pays, système qu'ils continuent du reste à améliorer au prix d'un gros effort.

On doit toutefois observer que les propositions formulées par le commissariat général au troisième plan correspondaient à un programme de 159 milliards, dont 105 milliards inscrits en première urgence, que le décret gouvernemental portant approbation du plan a réduit ce programme à 71 milliards, dont 57 à engager avant le 1ᵉʳ janvier 1962, et que, finalement, la loi de programme ne prévoit que 52.400 millions à engager avant le 1ᵉʳ janvier 1963, dont 29.400 millions seulement à provenir de fonds d'Etat et 23 milliards de fonds de concours.

Pour réussir dans la voie qu'il s'est tracée, le Gouvernement, qui a déjà l'appui des transporteurs, a donc également besoin dans une large mesure de celui des usagers. A cet égard, d'ailleurs, nous avons appris avec la plus grande satisfaction qu'une importante association est en voie de création, groupant les plus grands usagers des transports, chimie, pétrole, charbonnages, sidérurgie, matériaux de construction, potasses d'Alsace, industries agricoles et alimentaires et d'autres encore. La constitution de cette association supprime une lacune souvent dénoncée dans l'organisation des transports et manifeste, par ailleurs, le désir des usagers de collaborer à cette organisation.

Mais nous souhaitons, en outre, que le Gouvernement, usant des pouvoirs qui sont les siens, consacre et même étende l'initiative prise par les usagers en leur ménageant accès aux différentes institutions appelées à le conseiller, tant sur le plan national que sur le plan de la Communauté ou, si celles-ci leur sont déjà ouvertes, en augmentant leur représentation. C'est ainsi qu'à l'occasion de l'application de la loi de programme la composition du conseil d'administration de l'office national de la navigation, de la commission prévue par la loi Morice, de la commission centrale et des commissions régionales de fret et d'exploitation des voies navigables devraient faire l'objet d'une revision pour que soit réservée aux usagers une place qui soit en rapport avec leur rôle dans l'économie des transports.

Abordant, sur ce même problème des voies de navigation intérieure la question du canal du Nord, M. le ministre des travaux publics a été très satisfait, ce matin, de l'accord tacite qui paraissait régner, au sein de l'Assemblée nationale, sur tous les travaux proposés dans la loi n° 55.

Quant à moi, je ne suis pas d'accord, sur un point tout au moins, de la loi n° 55, à savoir le canal du Nord.

Les travaux du canal du Nord, commencés en 1907, interrompus en 1914, furent repris en 1919 à une cadence réduite pour être arrêtés en 1929.

L'achèvement du canal du Nord a été jugé non rentable par le conseil supérieur des travaux publics en 1932 et par le conseil général des ponts et chaussées en 1940.

Si la reprise des travaux n'a pas alors été décidée par deux organismes maîtres en la matière, c'est sans doute pour des raisons valables et il est certain qu'on ne peut pas davantage aujourd'hui prouver la nécessité et la rentabilité du canal du Nord, le temps et l'évolution des techniques travaillant contre un tel ouvrage.

Le canal du Nord est prévu à l'enfoncement de 2 m 20 pour des péniches de 350 tonnes. On ne peut, paraît-il, le concevoir pour des bateaux de 1.350 tonnes, ce qui eût permis un maillage avec les voies d'eau belges et allemandes de la même importance. La dépense serait alors hors de proportion avec le bénéfice à en attendre, sans aucune garantie de fret.

Si le fret pour des bateaux de 1.350 tonnes n'est pas assuré, il ne l'est pas davantage pour des péniches de 350 tonnes, car le canal du Nord se présente comme un complément des moyens de transport déjà existants.

Parmi ces moyens de transport figure d'abord le canal de Saint-Quentin. Le canal du Nord doublerait purement et simplement le canal de Saint-Quentin. Il offrirait cependant l'avantage d'un léger raccourcissement de parcours qui diminuerait le prix des marchandises transportées d'environ 2 p. 100, ce qui est peu. Or, le canal de Saint-Quentin est capable de supporter le trafic annuel de 7 à 8 millions de tonnes, sensiblement équilibré dans les deux sens, quoi qu'on en dise. Il faut envisager des réparations, des travaux de réfection, de modernisation, ce qui peut paralyser le trafic pendant des mois, un an, peut-être davantage.

C'est là un des prétextes invoqués en faveur de l'achèvement du canal du Nord. Je dis bien qu'il s'agit d'un prétexte, car la Société nationale des chemins de fer français s'engage à assurer les transports confiés habituellement au canal aux tarifs pratiqués sur la voie d'eau et pendant toute la période d'interruption de la navigation, sans chercher par la suite à retenir les clients de la batellerie lorsque celle-ci reprendra son activité.

Examinons maintenant cet autre moyen de transport qu'est le chemin de fer.

Les contribuables se plaignent des subventions d'Etat attribuées aux sociétés et, en particulier, à la S. N. C. F.

Au moment où cette dernière fait un très gros effort de modernisation et est capable, grâce aux convois des lignes électrifiées atteignant trois mille tonnes et plus, d'assurer un trafic Nord-Paris et retour, suffisant pour justifier la suppression des voies de navigation intérieure, et à des tarifs concurrentiels, l'Etat envisagerait de concurrencer le transport-fer par un transport-eau qui apparaît dépassé, périmé, et cela en grevant le budget de la S. N. C. F., donc de l'Etat ?

D'ailleurs, en 1957, le transport de charbon du Nord—Pas-de-Calais, y compris le charbon destiné à la région parisienne, empruntant tout ou partie de la relation Nord—Paris, a été de 2.700.000 tonnes pour la voie d'eau et de 8 millions de tonnes pour le chemin de fer.

Et j'en arrive au troisième moyen de transport: la route.

La liaison routière Paris-Nord et Pas-de-Calais est assurée par plusieurs grandes routes nationales. Elles sont, certes, insuffisantes, mais ce réseau sera prochainement complété par une autoroute directe Paris-Lille, partiellement mise en service actuellement entre Lille et Arras. Grâce aux antennes desservant les grands centres industriels, la route permettra alors un trafic de plus en plus important entre la région parisienne et la région nordique.

A l'époque où, selon les prévisions officielles, la production charbonnière française a atteint son plafond, où les sources d'approvisionnement en énergie de la région parisienne sont appelées à se modifier profondément en raison de l'exploitation du pétrole, du gaz du Sahara, du gaz de Lacq, des cokeries de l'Est et, enfin, de l'énergie nucléaire, où les matériaux de construction de la région parisienne sont de plus en plus utilisés pour les besoins régionaux et, par conséquent, de moins en moins envoyés sur le Nord, qui est alimenté par les matériaux de la vallée de l'Oise, des Ardennes françaises et belges et de la vallée du Rhin, où la région économique du Nord et du Pas-de-Calais, promise à un grand avenir économique, consommera une part de plus en plus importante de sa production charbonnière, où, malgré le problème humain qui peut se poser dans les houillères — problème qui doit être résolu, en grande partie, par l'expansion économique de la région nordique, la possibilité d'augmentation considérable des tonnages S. N. C. F. à des prix très intéressants — on ne saurait soutenir que le canal de Saint-Quentin, qui était capable, en 1913, de supporter le passage de huit millions de tonnes en trafic déséquilibré, ne puisse supporter, avec certains aménagements, le passage, actuellement, d'un tonnage légèrement réduit en trafic équilibré, tonnage qui, en raison des données économiques, aura une tendance très nette à régresser.

L'achèvement du canal du Nord est donc inutile, d'autant plus que le coût des travaux ne sera pas de 7 milliards de francs comme il est annoncé dans la loi de programme relative à l'équipement économique général, mais d'une trentaine de milliards de francs. Où prendra-t-on le complément ? Le projet de loi ne le précise pas. Nous supposons qu'il sera fourni par un emprunt auprès de la banque internationale qui, paraît-il, jusqu'à présent, n'a donné aucune assurance en la matière.

Nous en arrivons à la lacune majeure, incompréhensible, du projet de loi n° 55 et constatons avec stupeur que le problème des voies routières est passé sous silence, pour ne pas dire qu'il est traité par le mépris.

Certes, ce matin, M. le ministre des travaux publics a essayé de nous donner des assurances. Mais celles-ci étaient loin d'être formelles et aucune garantie concernant les crédits ne nous a été fournie, tant pour 1959 et les années suivantes que pour la loi de finances qui viendra en discussion au mois d'octobre devant l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics nous a dit, en effet, qu'il dégagerait des crédits autant que la rue de Rivoli le voudrait bien mais ces espérances, ces garanties sont beaucoup plus platoniques que réelles.

Par ailleurs, il aurait déclaré que le délai de trois ans prévu dans la loi de programme paraissait trop court pour des investissements routiers et que le deuxième programme quinquennal en cours de réalisation traite ce problème.

Ces déclarations ont été faites devant la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Tout le monde sait que les crédits jusqu'alors affectés à l'entretien, à la réfection, à l'aménagement et à la modernisation du réseau routier sont terriblement insuffisants. Quel automobiliste n'a pas protesté contre les responsables soit au cours d'embouteillages aux abords des grands centres urbains ou même simplement en rase campagne sur le réseau national, en raison de la trop forte densité des véhicules, d'une part, et du mauvais état des chaussées d'autre part ?

Une expérience de limitation des vitesses est en cours sur certains tronçons des grands itinéraires. Très peu d'usagers en sont satisfaits car le parc des véhicules français est beaucoup

trop hétérogène, les véhicules présentent un encombrement trop différent, leur vitesse, la nervosité de leurs moteurs, sont également beaucoup trop dissemblables pour que cet essai soit une réussite.

D'ailleurs, sur le réseau des routes nationales secondaires, point n'est besoin de limiter la vitesse. Les usagers le font automatiquement à cause du mauvais état de la chaussée. Alors que, il y a quelques années, la France possédait le meilleur réseau routier national du monde, elle rétrograde présentement et passe à un rang très modeste derrière des pays comme la Belgique, l'Allemagne, d'autres encore.

L'Etat se montre indifférent et ne consent pas les efforts nécessaires alors que, ainsi que l'a déclaré ce matin M. le ministre des travaux publics, les collectivités locales, qui ont compris la nécessité de posséder un réseau routier en bon état et répondant aux besoins actuels pour développer l'économie, se surpassent. Et c'est pour cette raison que le réseau routier départemental et communal rehausse le prestige national en ce domaine. A tel point d'ailleurs qu'au cours des périodes de circulation intense il est recommandé aux automobilistes, notamment par le ministère des travaux publics, d'emprunter des routes départementales au lieu des routes nationales insuffisantes. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

En ce qui concerne le réseau routier national, nous prenons donc un retard considérable qui peut coûter très cher par la suite car l'entretien est négligé, les chaussées se minent un peu partout et, malgré l'appel désespéré des responsables départementaux, c'est-à-dire les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, maîtres techniciens en la matière, les crédits sont distribués parcimonieusement et permettent de réaliser seulement le cinquième ou le quart des travaux indispensables.

**M. Michel Boscher.** Me permettez-vous quelques mots, mon cher collègue ?

**M. Albert Catalifaud.** Je vous en prie.

**M. Michel Boscher.** Je remercie M. Catalifaud de me permettre de l'interrompre.

Ne m'étant pas fait inscrire dans ce débat déjà suffisamment chargé pour ne pas l'alourdir davantage, je désire cependant joindre aux remarques pertinentes de notre collègue une observation concernant la reconstruction des ponts routiers.

Il est inadmissible que quatorze ans après la fin des hostilités, par suite d'un rejet permanent des responsabilités de service à service, nous en soyons encore à attendre la reconstruction d'un certain nombre de ponts d'importance capitale, notamment dans la région parisienne.

Du reste, l'explication de cette situation est très simple. Le budget général de l'Etat devait supporter les frais de cette reconstruction. Mais lorsque le fonds d'investissement routier a été créé, c'est ce fonds qui a été mis en demeure de financer les travaux dont il s'agit. Or, par suite des amputations qui sont intervenues sur les crédits du fonds d'investissement routier, il n'existe plus personne pour prendre en charge la reconstruction de ces ponts routiers.

Rejoignant les observations de M. Catalifaud, je me permets de signaler au Gouvernement cette situation éminemment regrettable. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. Albert Catalifaud.** Les chaussées craquent un peu partout, et les techniciens nous précisent que nous sommes à la veille d'interrompre la circulation sur de nombreux tronçons de routes nationales.

D'ailleurs, ne voit-on pas un peu partout, spectacle lamentable, des panneaux de signalisation indiquant: « Chaussée déformée sur X kilomètres. Vitesse limitée à 30 kilomètres à l'heure ».?

Je suppose que cette situation est générale. Sinon, les départements du Nord-Est de la France seraient anormalement délaissés.

Je ne pense pas qu'il y ait des mesures de faveur pour certaines régions car, à un certain moment, les entreprises de travaux publics se sont équipées afin de réaliser les travaux de la façon la plus moderne avec des techniques nouvelles et des rendements jusqu'alors inconnus; les prix de revient s'en sont trouvés abaissés. Mais comme depuis quelque temps le matériel n'est utilisé qu'au tiers de son rendement, ces mêmes prix ont dû être relevés.

Alors, monsieur le ministre, pouvez-vous, dans ces conditions, maintenir que les crédits du plan quinquennal en cours d'exécution sont suffisants ? Et pouvez-vous à nouveau affirmer qu'avec les moyens dont dispose notre pays un plan de trois ans est trop réduit pour effectuer notamment les travaux de première nécessité ? Cela me paraît relever de la politique de l'autruche.

On nous dit ensuite qu'il n'est pas indispensable de prévoir dans la loi de programme des crédits nouveaux, car il en existe suffisamment grâce au fonds d'investissement routier.

On nous a suffisamment abusés sur ce point pour que nous ne croyions plus les affirmations verbales. D'ailleurs, ce matin, M. le ministre des travaux publics et des transports nous a déclaré qu'il était très attaché au fonds d'investissement routier, à son maintien intégral, mais qu'il ne pouvait affirmer avec certitude que dans la loi de finances la part du produit de la taxe sur le carburant revenant au réseau routier tant national que départemental et communal serait entièrement réservée aux travaux routiers.

Les automobilistes surtout ont été trompés. Lorsqu'il s'agit d'augmenter le prix du carburant pour alimenter ce fonds d'investissement, tout le monde est d'accord. Malheureusement, il en a été de ces crédits comme de beaucoup d'autres: ils ont été détournés de leur destination d'origine pour combler les vides budgétaires. On a établi des graphiques qui prouvent la modicité des crédits affectés à leur destination. D'ailleurs, le fonds d'investissement routier, créé par la loi du 31 décembre 1951, en plus de son affectation partielle à d'autres budgets, au gré de l'exécutif et suivant l'importance des vides budgétaires à combler, n'est-il pas menacé de disparition par l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 ?

Alors, que restera-t-il comme crédits pour les travaux routiers ? Une trop faible fraction de ce qui est indispensable pour sauver notre réseau routier national.

Je ne parle que pour mémoire du réseau d'autoroutes nécessaire pour replacer la France à égalité avec les pays voisins. Cette question a été évoquée avec plus de détails par des orateurs qui m'ont précédé.

Pour terminer, il ne faut pas oublier que la route, directement ou indirectement, fait vivre deux millions de salariés et que l'industrie automobile est un peu le reflet de l'activité industrielle de la nation. Si, par l'insuffisance du réseau routier français, on ralentit l'industrie automobile, c'est le pays entier qui en subira les conséquences, et d'abord par une diminution dans les recettes qui rentreront dans les caisses de l'Etat. M. Dreyfous-Ducas a indiqué le montant de ces recettes, je n'ai pas besoin de le rappeler. Mais nous constatons qu'au mois de mai 1959 il y a eu une diminution de 15 p. 100 de la consommation de carburant par rapport à l'époque correspondante des années précédentes. Si ce phénomène se prolongeait, ce n'est pas 100 à 200 milliards qui ne rentreraient pas dans les caisses de l'Etat, mais peut-être beaucoup plus.

D'autre part, il faudrait quand même éviter les 9.000 morts annuels que nous avons sur les routes françaises, les 190.000 blessés — chiffre de 1958 — et surtout les 150 milliards qui sont versés par les assurances pour les sinistres. S'il y avait moins de sinistres, ces fonds des assurances pourraient recevoir d'autres affectations, telle probablement la construction de logements.

J'espère donc que le projet de loi n° 55 sera repoussé provisoirement et qu'un nouveau texte nous sera proposé prochainement, mieux étudié et complété par un chapitre concernant le réseau routier national, d'un montant d'environ 30 milliards de francs par an, soit 90 milliards au minimum à incorporer à la loi de progamme, étant bien entendu que les crédits de strict entretien seront toujours prélevés sur le budget ordinaire et que le fonds d'investissement routier sera maintenu.

Les crédits ainsi demandés devront alors être affectés spécialement à l'aménagement et à la modernisation du réseau existant, sans tenir compte de la construction du réseau d'autoroutes. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Marquaire. (*Applaudissements au centre droit.*)

**M. Louis Marquaire.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, une fois encore, c'est parce que les noms des départements d'Algérie-Sahara ne sont prononcés que timidement que le député de Blida prend la parole.

En Alger, lors de la séance inaugurale du conseil supérieur du plan, M. le Premier ministre a pu dire: « En équipant l'Algérie, en augmentant les échanges entre les deux rives françaises de la Méditerranée, en unissant l'économie métropolitaine, algérienne, saharienne, nous sommes dans les réalités fondamentales. »

Si, comme cela est pour l'équipement agricole, l'équipement économique de l'Algérie est bien rattaché au plan de Constantine, chaque jour nous apporte la preuve qu'il eût été souhaitable que le législateur fixât le plan économique algérien dans une prévision d'ensemble formulée par une loi unique.

Car, messieurs, je pense que nous sommes tous d'accord pour qu'aucun « atome » de désintégration ne puisse dans l'avenir — on ne sait jamais — attenter, non pas à un ensemble d'ordre sentimental, mais à cette union bien vivante et puissante avec la métropole que représente l'Algérie.

Monsieur le ministre, avec gravité, je voudrais, avec les élus d'Algérie — nous répétant certes — vous dire qu'il n'est personne, parmi les agriculteurs, les industriels, les commer-

çants, bref tout ce qui englobe l'économie. Il n'est personne, dis-je, qui ne souhaite le succès du plan de Constantine et n'œuvre en ce sens.

Seulement, monsieur le ministre, et vous le savez bien, point ne suffit de prévoir, d'ordonner si l'exécution ne suit pas, ou si les services à tous les échelons ne sont pas pénétrés de la grandeur de l'œuvre à laquelle ils ont l'honneur d'être conviés.

Ne voulant pas de façon gratuite lancer des exclusives, je vous citerai deux ou trois exemples bien précis sur le frein administratif qui, sans cesse, retarde les initiatives les meilleures et décourage les bonnes volontés. D'ailleurs, je puis sans crainte affirmer que nombre de mes collègues pourront, si vous le désirez, vous donner des exemples similaires.

Dans la bonne ville d'Oran, une firme importante, traitant plus du tiers de la production oléicole, veut construire à ses frais une usine de transformation. Elle entend, pour être compétitive, la construire au port pour user et profiter de ce qui a été créé; quais, voies ferrées, énergie et bientôt gaz qui y sera conduit. Toutes les autorisations sont accordées, mais l'affaire est stoppée par le veto de la santé publique: « Il y aurait, paraît-il, des odeurs et de la fumée ». Or, une centrale thermique fonctionne dans le même port, et la fumée qui s'en dégage ne gêne personne. J'en appelle d'ailleurs à mes collègues maires des grands ports de France pour savoir si les usines, comme d'ailleurs celles de Paris, ne produisent que des produits parfumés.

Vous qui étiez à Bône, il n'y a pas longtemps, monsieur le ministre, vous auriez appris avec surprise qu'une autre société avait l'intention d'y créer une importante usine de plus de cent millions de francs et qu'elle est sur le point d'y renoncer devant les tracasseries administratives.

Au long de nos côtes existent des conserveries de poisson qui ne demandent qu'à travailler à plein. J'en connais une, à soixante-cinq kilomètres à l'Ouest d'Alger, employant très souvent plus de deux cents ouvriers et qui pourrait, du jour au lendemain, multiplier par dix sa production. Il faudrait, pour cela, qu'une jetée de protection de quelques dizaines de millions de francs, promise depuis plus de quinze ans, soit enfin créée, ce qui permettrait d'apporter travail et prospérité à des dizaines et des dizaines de familles laborieuses.

Je crois savoir, monsieur le ministre, que deux milliards de francs suffiraient à M. le directeur des postes en Algérie pour réaliser les liaisons téléphoniques automatiques avec la métropole.

Là encore, les projets sont certainement freinés. Il importe que M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones puisse s'informer sur ce sujet.

Monsieur le ministre, la constitution d'un dossier d'admission à un plan d'industrialisation est devenue une véritable œuvre d'art. L'administration y donne une patine bien superflue: les lenteurs d'usage, oh! combien nombreuses, y sont apportées, stoppant les initiatives les meilleures.

Et pourtant, monsieur le ministre, les visiteurs étrangers, eux, ne s'y trompent pas. Consuls, maires, ambassadeurs, ingénieurs, industriels, hommes d'affaires savent jauger cet atout splendide que la France possède, en ayant en mains cet immense champ d'action que nous envie le monde.

Pour ceux, monsieur le ministre, qui peuvent encore douter de cette chance algérienne, pour les esprits chagrins qui n'auraient pas encore réalisé pleinement ce que représente de grandeur cet ensemble Algérie-métropole et qui peuvent — poussés par qui l'on devine — penser que les concours financiers de la métropole sont catastrophiques pour les finances de la France, je vais donner rapidement quelques chiffres utiles. Je n'y ai pas grand mérite, car je me réfère simplement à l'exposé d'un très distingué directeur général des finances, M. Yves Le Portz:

« Le montant des investissements tant publics que privés nécessaires pendant les années 1959 à 1963 serait de l'ordre de 2.000 milliards de francs 1958 se répartissant, par moitié, entre les investissements directement productifs et prioritaires et les investissements d'infrastructure.

« Ce financement serait assuré à parts égales par les concours de la métropole, d'une part, et par celui des capitaux recueillis en Algérie d'autre part. Il convient de souligner l'ampleur du concours attendu des sources algériennes qui correspond à 22 p. 100 du produit algérien brut. C'est donc là une poursuite du gros effort fiscal qui a marqué ces dernières années.

« Il convient aussi de signaler que la proportion des recettes fiscales au produit algérien brut, qui était de l'ordre de 17 p. 100, est passée à 19,5 p. 100.

« En métropole, les ressources nouvelles attendues des mesures fiscales ne représentent que 1,4 p. 100 du produit national brut. »

Mesdames, messieurs, à la veille des vacances parlementaires, afin qu'au cours de conversations beaucoup d'entre vous puissent répondre à des questions insidieuses sur l'Algérie, il faut que l'on sache que la contribution annuelle déjà acquise de la métropole, d'un montant de 100 milliards de francs, représente 1,6 p. 100 de la masse des dépenses publiques. La progression envisagée de 20 milliards par an représente moins de 1 p. 100 de l'accroissement annuel du produit national brut de la métropole. Le concours total de l'ordre de mille milliards sur cinq ans représente moins de 1 p. 100 du produit national brut de la métropole.

Je terminerai, mesdames, messieurs, en apaisant les soucis que certains pourraient avoir d'une concurrence possible, un jour, de l'Algérie envers l'économie métropolitaine. Pour ce faire, il n'y a qu'à souligner l'étroite dépendance de l'Algérie et du Sahara vis-à-vis de l'extérieur, c'est-à-dire de la France, pour les biens d'équipement, dont les deux tiers doivent être importés, et les biens industriels, et de consommation.

Grâce aux produits pétroliers, le bilan des matières premières deviendra très bientôt largement excédentaire, assurant à la France, pour la première fois dans son histoire, la liberté totale pour cette source d'énergie.

Qui plus est, le plan de Constantine, s'il réussit, aura créé, non un marché colonial de plus, mais bien un marché à part entière où l'ensemble des populations, devenu producteur, deviendra un consommateur de plus en plus important.

Me résumant, je pense, monsieur le ministre, que dans les directives générales que certainement vous adressez à vos services, vous voudrez bien tenir compte de ces critiques, ne visant, je le sais bien, qu'un nombre restreint de responsables, la majorité des fonctionnaires jouissant de notre entière confiance. (*Applaudissements au centre droit et sur plusieurs bancs à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Palewski. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. Jean-Paul Palewski.** Mes chers collègues, j'ai déjà eu l'occasion, à propos de la discussion de la première loi de programme, de faire connaître à l'Assemblée mes réserves quant à la procédure employée de la loi programme et les inconvénients qu'à mes yeux elle suscitait du point de vue strictement budgétaire.

Je vous disais que cette vue fragmentaire ne permettait pas un réel contrôle parlementaire, que, de plus, la loi-programme et le plan n'avaient pas le même point de départ et que, par suite, le Parlement était dans l'impossibilité de faire connaître un point de vue parfaitement justifié et d'exercer son droit de contrôle.

Aujourd'hui, à propos de la loi-programme d'équipement économique et social, à ces critiques s'ajoute une critique particulièrement grave, c'est que si nous avons une vue fragmentaire de cet équipement détaché en quelque manière et quelque peu arbitrairement choisi dans le plan quinquennal nous sommes conduits à mesurer les conséquences d'une vue fragmentaire: nous ne pouvons pas ordonner dans un ensemble cohérent l'aménagement de notre pays au point de vue économique et social.

Le remède à cette situation résidait, à mon sens — je crois l'avoir dit — dans l'établissement et la présentation d'un plan général discuté par le Parlement, appuyé sur un budget de législature, avec les correctifs indispensables, peut-être tous les deux ans — cela est à voir et à discuter.

La discussion du présent projet de loi de programme m'a confirmé dans mon opinion.

Tous nos collègues, à quelque formation qu'ils appartiennent, ont insisté sur le fait capital d'une concentration excessive de moyens au profit de certaines zones déjà surindustrialisées (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*) tandis qu'un manque d'industrialisation, regrettable à leurs yeux — et je les comprends — marque certaines terres de France que, malheureusement, nous sommes obligés d'appeler des « terres mineures ». (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Or, si nous pouvons aujourd'hui dialoguer avec le Gouvernement, n'oublions pas que l'opinion du parlementaire est momentanée et fugitive. Le ministre, appuyé sur la technocratie indispensable de ses bureaux et en contact quotidien avec elle, se trouvera inéluctablement porté à suivre les avis de ses services plutôt que l'impression fugitive que lui auront laissée nos discours.

Dans ces conditions, il eût été utile, pour corriger cette situation, que ce débat fût précédé d'une sorte de préface, à savoir la discussion d'une véritable loi de programme — puisque lois de programme il y a — d'aménagement du territoire du point de vue économique et social. Alors, nous aurions pu déterminer, d'une façon aussi équilibrée que possible, à la lumière de nos discussions, les régions à encourager et la nature des investissements à y opérer, de manière à en faire des régions les plus productrices possible, en matière soit agricole, soit industrielle, soit commerciale, dans l'ensemble du territoire métropolitain.

Au lieu de cela nous aboutissons, ainsi que je l'ai déclaré, à concentrer des efforts considérables dans des régions surindustrialisées et à créer des situations littéralement dramatiques. Je n'en veux donner qu'un seul exemple et l'on m'excusera de le prendre dans une région que je connais quelque peu, la région parisienne.

Le dialogue qui s'est instauré entre diverses personnalités à propos de l'implantation d'une centrale thermique dans la région parisienne revêt, en effet, un caractère dramatique. Monsieur le ministre, vous allez devoir prendre à cet égard — peut-être l'avez-vous fait déjà — une décision qui sera incontestablement très grave de conséquences.

Je voudrais pouvoir vous faire comprendre la situation:

Electricité de France déclare que tant que la politique d'aménagement du territoire n'aura pas entraîné une déconcentration effective, une part de nos centrales thermiques sera normalement destinée à l'alimentation de la région parisienne. Mais de son côté, l'académie de médecine et d'éminents professeurs affirment que la réalisation de toute nouvelle centrale thermique dans cette région est un crime contre d'innocentes populations. Dans ces conditions, je me demande comment il vous sera possible, monsieur le ministre, de prendre une décision sans éprouver les plus violentes angoisses.

**M. Tony Larue,** *rapporteur pour avis.* Très bien !

**M. Jean-Paul Palewski.** Si nous avions commencé par déterminer à l'avance le plan d'aménagement du territoire et fixé les endroits où il y a surindustrialisation et ceux qui nécessitent une déconcentration, il eût été possible d'imaginer une politique permettant de décristalliser une situation qui, à l'heure actuelle, se trouve être bloquée par des droits excessifs, et nous eussions pris les dispositions légales nécessaires pour réaliser ces déconcentrations que nous serons tôt ou tard obligés de faire.

En conclusion, je regrette beaucoup que la discussion d'un véritable plan d'aménagement du territoire n'ait pas préfacé la discussion de cette loi de programme. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Rousseau.

**M. Raoul Rousseau.** Madame la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, je me permets d'attirer votre attention sur un problème qui concerne, dans le chapitre des transports et des communications, au paragraphe S. N. C. F., le programme d'équipement.

Celui-ci, peut-on lire dans le projet de loi, ne se limite pas à la reconversion des moyens de traction et à la modernisation du parc de son matériel de voitures et wagons. De nombreuses opérations sont à entreprendre dans les installations mêmes du chemin de fer, voies, triages, gares, dépôts et ateliers, télécommunications, signalisations, installations pour le personnel, pour les rendre aptes à supporter les nouveaux trafics attendus et améliorer les conditions d'acheminement et les prix de revient. Enfin, la reconstruction du réseau doit être poursuivie et achevée.

Cependant, il n'a pas été jugé opportun de couvrir de telles opérations par la loi de programme présentée qui est limitée aux opérations d'électrification et aux commandes du matériel roulant neuf.

Devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics et des transports a donné l'assurance que les travaux complémentaires de la Société nationale des chemins de fer français — gares, triages, autres installations fixes — qui ne figurent pas dans le projet de loi de programme, ne seraient pas sacrifiés. Le volume des emprunts, qui sera porté à 185 milliards de francs, permettra de faire face à ces autres dépenses d'équipement.

Malgré cela, M. le rapporteur général estime que « la disjonction de la loi de programme des opérations complémentaires en dénature complètement le sens, car elle devient, en fait, une loi de programme des industries électriques et mécaniques beaucoup plus qu'une loi de programme des équipements pour le transport par fer. Le fractionnement d'un programme de modernisation, en une loi de programme partielle et des programmes annuels successifs et aléatoires, financés par des crédits budgétaires ou des emprunts, rend impossible le contrôle *a priori* de l'exécution du plan. Il est générateur de toutes les dépenses supplémentaires d'investissements qu'entraîne généralement l'imprévision. Il met enfin la Société nationale des chemins de fer français à la merci d'une congestion de ses installations ».

C'est pourquoi je regrette vivement, moi aussi, que ces nombreuses opérations ne soient pas incluses dans la loi de programme, parce que, sans mettre en œuvre une branche déterminée de l'économie nationale, elles ne présentent pas moins une importance considérable qui aurait pu intéresser l'Assemblée par ses incidences financières, d'une part, sociales et humaines, d'autre part.

Ce matin, M. le ministre des travaux publics et des transports a confirmé qu'elles seraient couvertes par la tranche modulable des budgets annuels. Je le remercie de cette précision, car la non-exécution de certains travaux risquerait d'entraîner de graves répercussions sociales.

Afin d'illustrer la démonstration que je vais essayer de faire, je prendrai l'exemple des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français de Périgueux. Leur cas n'est pas unique et il existe d'autres grands ateliers de la Société nationale des chemins de fer français dans lesquels les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Les ateliers de Périgueux ont été construits en 1864 pour la réparation des locomotives à vapeur, tenders, voitures et wagons. Ils ont été agrandis en 1887-88-89, en 1914 et en 1926. Après les grèves de 1920 qui entraînèrent le licenciement à peu près complet du personnel ouvrier, la partie des ateliers traitant les voitures et les wagons fut transformée en ateliers de grand entretien. L'autre partie a poursuivi, jusqu'en 1952, la réparation des locomotives à vapeur et des tenders. Du fait de l'électrification et de la dieselisation, cette activité est en baisse constante et aura totalement disparu vers 1965.

Depuis 1955, l'entretien G. R. est à nouveau rattaché aux ateliers et prend le nom de « sections voitures » tandis que la partie qui réparait le matériel moteur devient « la section M ».

Les effectifs de ces ateliers ont varié de la façon suivante: en 1939, 1.567 agents; en 1945, 2.080; en 1959, 1.452. Les progrès de la science appliqués aux chemins de fer vont encore accroître la productivité et par là assurer un trafic plus élevé avec une diminution du nombre des cheminots. L'effectif de l'ensemble de la S. N. C. F., qui atteignait 501.000 agents en 1939, est passé à 487.000 en 1945 et à 362.000 en 1959. On estime généralement qu'il sera approximativement de 300.000 agents dans dix ans.

Cette situation entraînera obligatoirement la fermeture d'ateliers et de dépôts qui seront victimes du progrès. Déjà, à l'heure actuelle, certains connaissent de très graves difficultés. Je passerai volontairement sous silence les conditions du maintien du dépôt de Decazeville, par exemple.

Les ateliers de Périgueux ont assuré leur reconversion, et la S. N. C. F., pour maintenir leur activité, s'efforce de leur confier, outre la réparation des pièces détachées, les grosses réparations de voitures et de fourgons. Ces travaux sont également exécutés à Saint-Pierre-des-Corps par une industrie privée, la compagnie industrielle de matériel de voitures. Elle lui confie également la réparation des essieux des machines électriques qui sont réparées à Vitry, ainsi que celle des pièces détachées des machines à vapeur ou diesel.

Il existe donc une concurrence qui risque de tourner au désavantage des ateliers de la S. N. C. F. dont les prix de revient sont quelquefois supérieurs à ceux de l'industrie privée. L'étude des différents facteurs influençant ces derniers nous ramène aux opérations mentionnées pour mémoire dans la loi de programme.

Si nous reprenons notre exemple, nous pouvons constater que l'absentéisme pour maladie place ces ateliers dans la plus mauvaise posture par rapport à tous les ateliers de la S. N. C. F. de France, au moment même où ils doivent affronter avec succès la redoutable concurrence de l'industrie privée.

Le climat de la région est-il en cause ? Pas du tout, tout le monde s'accorde à dire que le climat de ce département est particulièrement tempéré.

La robustesse des Périgourdins est-elle en cause ? Pas le moins du monde, parce qu'il est reconnu qu'ils sont particulièrement résistants. Leurs prouesses sportives sont là pour en apporter la preuve.

En réalité, ce sont leurs conditions de travail qui sont à l'origine d'une situation aussi déplorable. A l'heure actuelle, les ouvriers travaillent l'été dans une fournaise et l'hiver dans une glacière. Les courants d'air, les boissons glacées, les braséros et les boissons chaudes ne sont évidemment pas suffisants pour empêcher les affections bronchiques et pulmonaires. Cela est tellement vrai que plus de 70 p. 100 du personnel présente, arrivés à un certain âge, de l'emphysème pulmonaire avec bronchite chronique.

Au moment où toutes les grandes usines américaines, russes ou allemandes ont réalisé la climatisation de leurs ateliers, nous assistons encore en France au spectacle d'ouvriers travaillant dans des conditions inhumaines qui entraînent de graves répercussions sur leur santé.

Pour réaliser des installations valables il serait nécessaire de procéder à la réfection des charpentes et de toutes les toitures. La réalisation de tels travaux entraînera des dépenses non négligeables, d'autant plus qu'ils devraient être complétés par l'amélioration de l'aspiration des fumées et des poussières, les installations actuelles se révélant pratiquement inefficaces.

D'autre part, l'amélioration du rendement est liée à la modernisation et exigerait la mise en place de chariots permettant de déplacer les nouvelles voitures, par exemple.

Cependant, la main-d'œuvre de Périgueux est de haute qualité, éminemment consciencieuse et permettrait la réalisation d'un programme nettement supérieur à celui qui lui est actuellement confié. Elle est également souvent supérieure à celle des ateliers de la S. N. C. F. de la région parisienne qui manquent de personnel qualifié. Ceci est tellement vrai que les 25 apprentis qui sont formés chaque année à Périgueux sont repris, après leur service militaire, dans les ateliers parisiens de Vitry et Masséna, car ces derniers connaissent une fuite de main-d'œuvre vers les industries privées, pour des raisons que tout le monde connaît.

A ce propos, si nous ne voulons pas assister à une aggravation rapide de cette situation, il sera nécessaire d'apporter, dans un avenir rapproché, des solutions précises au problème des légitimes revendications des agents de la S. N. C. F.

Il y a quelques jours, j'attirais l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur des régions sous-développées du Sud-Ouest. Aujourd'hui, c'est au ministre des travaux publics et des transports que je m'adresse. En effet, Périgueux voit, depuis quelques années, ses usines fermer les unes après les autres, au moment même où l'on parle beaucoup de décentralisation industrielle; il reste ses ateliers S. N. C. F. avec 1.450 agents hautement qualifiés, qui non seulement peuvent facilement maintenir leur rythme actuel de production, mais pourraient l'accroître si les installations étaient améliorées. La concurrence est présente et, malgré la valeur et le courage de ses ouvriers, si on ne leur procure pas les mêmes conditions de travail que celles de l'industrie privée, les prix de revient deviendront plus élevés et ils perdront les commandes.

C'est pourquoi je viens lancer le cri d'alarme pour Périgueux qui risque de voir disparaître ses grands ateliers, ce qui entraînerait rapidement son effondrement et son déclin.

L'exemple que je viens de citer n'est malheureusement pas unique et c'est pourquoi je serais heureux s'il était possible à M. le ministre des travaux publics et des transports de nous donner des apaisements sur l'avenir de certains ateliers de la S. N. C. F. dont la situation, identique à celle que je viens d'évoquer, risque de devenir critique à plus ou moins longue échéance.

Les agents de la S. N. C. F. ont fait preuve durant la dernière guerre des plus magnifiques qualités de courage et de patriotisme. Ils ont écrit de leur sang une des pages les plus glorieuses de notre histoire. La presse et le cinéma ont relaté leurs héroïques exploits et nous connaissons la part qui revient à Résistance-Fer dans la libération du territoire. Il y a quelques jours, la France entière s'est inclinée devant leur civisme dans la suspension de certaine décision qui va permettre au Gouvernement de poursuivre l'œuvre entreprise dans la voie du redressement.

Aujourd'hui, le sort de dizaines de milliers de familles cheminotes est en jeu; leur avenir demeure étroitement lié à l'avenir de notre économie. C'est pourquoi la discussion de cette loi de programme nous fait un impérieux devoir d'en tenir compte.

Dans chaque compartiment de voitures de la S. N. C. F. on peut lire sous le signal d'alarme: « Ne tirer qu'en cas de danger », parce que là le danger n'est pas prévisible. Il n'en est pas de même en politique, car tout le monde sait que gouverner c'est prévoir.

C'est pourquoi devant la menace du danger, je me suis permis de tirer le signal d'alarme. (*Applaudissements.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ruais.

**M. Pierre Ruais.** Madame la présidente, je vais renoncer à mon tour de parole (*Applaudissements*) parce que la commission des finances a bien voulu adopter les conclusions de mon rapport et que j'ai eu tout le loisir d'exposer ce rapport à la tribune.

Je rappelle cependant que, dans ce rapport, deux questions étaient posées qui s'adressaient spécialement à M. le ministre des finances et auxquelles M. le ministre des travaux publics n'a pas pu donner de réponse.

La première était la suivante: quel est le montant d'emprunt que le Gouvernement entend autoriser à la S. N. C. F. en 1960 et 1961 ? Je donnais même un niveau haut, un niveau bas et un niveau suffisant.

Ma deuxième question était la suivante: est-ce que le Gouvernement n'entend conserver du fonds d'investissement routier que le nom, ou bien est-ce qu'il entend maintenir, en plus du nom, les principes de cet organisme ?

Je tenais à rappeler ces deux questions. (*Applaudissements.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Waldeck Rochet. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

**M. Waldeck Rochet.** Mesdames, messieurs, je voudrais présenter quelques observations portant plus particulièrement sur l'équipement électrique du pays, sur la modernisation de la S. N. C. F. et sur le développement de l'aviation civile et commerciale.

En ce qui concerne l'équipement électrique, une des principales critiques que nous adressons au projet de loi de programme qui nous est soumis est que celui-ci consacre une nouvelle réduction de la production d'énergie hydraulique.

C'est ce que l'exposé des motifs du texte gouvernemental reconnaît en ces termes:

« Le rythme adopté au cours des deux années 1960 et 1961 pour l'équipement hydraulique est d'environ 1.650 millions de kilowatts-heure par an. Il couvre une part un peu moindre de l'accroissement de la production, en raison du développement de la consommation. Pour l'année 1962, la prudence a conduit à ne retenir, pour l'instant, que 1.200 millions de kilowatts-heure, sans préjuger, d'ailleurs, le détail des opérations qui seront engagées. »

En effet, le rapport de gestion d'Electricité de France pour 1958 nous apprend que la construction de barrages et les équipements de chutes rentables ont été momentanément abandonnés et que le projet d'usine marémotrice sur la Rance est également différé.

Cependant, les études faites par E. D. F. ont montré l'intérêt de ces projets. On sait, par exemple, que l'électricité produite par l'énergie des mers est d'un prix de revient compétitif et moins élevé que l'énergie d'origine thermique. La France est, au surplus, on l'a déjà dit, le seul pays qui ait mis au point l'utilisation industrielle de l'énergie des marées.

Or, si elle renonce à passer à la réalisation industrielle, elle renoncera de ce fait à la priorité qu'elle détient dans un domaine très important. De toute façon, nous considérons que la tendance à sacrifier la production d'énergie hydraulique au thermique classique est très grave, parce qu'elle a pour résultat de placer la France dans une plus grande dépendance de l'étranger pour ses approvisionnements en énergie. C'est ainsi que les statistiques de la production et de la consommation d'énergie électrique nous apprennent que, pour l'année 1957, les centrales thermiques d'E. D. F. ont consommé 41 p. 100 de charbon étranger.

On fait état de l'utilisation du gaz naturel de Lacq et du pétrole du Sahara. Nous ne croyons pas que ces ressources nouvelles d'énergie doivent nous inciter à sous-estimer l'importance de l'énergie hydroélectrique. Le gisement de Lacq est à peu près le seul gisement français de gaz naturel. A ce titre, nous pensons qu'il est sage de le ménager, de l'exploiter rationnellement en attendant la découverte de nouvelles ressources.

Quant au pétrole saharien, il apparaît qu'il reste encore assez difficile de préciser quand il arrivera en métropole à une cadence économique satisfaisante et quel en sera exactement le prix de revient, rendu en métropole.

C'est en tenant compte de tout cela que nous croyons que le programme énergétique de la France devrait reposer essentiellement sur les impératifs suivants:

Premièrement, utiliser toutes nos ressources hydrauliques et marémotrices, cette énergie restant, pour notre pays, une énergie de base du fait de son origine nationale, de son faible prix de revient et de son renouvellement constant.

Deuxièmement, pousser l'équipement nucléaire dans le cadre de nos bases d'uranium.

Troisièmement, accroître le programme de cokéfaction des produits charbonniers français à la mesure des possibilités de production de nos gisements charbonniers, afin de réduire nos importations.

Quatrièmement, fixer des conditions rationnelles d'utilisation des ressources de gaz naturel en l'employant largement pour les usages domestiques plutôt que dans la substitution au charbon pour la production d'électricité, ce qui constitue une sorte de dilapidation.

C'est parce que le projet de loi qui nous est présenté ne satisfait pas à ces conditions et place trop la France sous la dépendance de l'étranger pour son approvisionnement en énergie que nous ne pouvons pas lui apporter notre approbation.

Je passe maintenant aux transports et communications, plus particulièrement à l'équipement de la S. N. C. F.

Dans une brochure qui nous a été adressée, le directeur général de la S. N. C. F., M. Dargeau, souligne que depuis plus de dix ans la politique d'investissement que la S. N. C. F. a poursuivie en vue de se moderniser et de s'équiper a eu pour résultat d'augmenter notablement sa capacité de transport tout en améliorant considérablement son rendement et ses prix de revient.

Cette appréciation exprime sans doute la réalité. La presse elle-même s'est souvent fait l'écho des magnifiques résultats obtenus dans le domaine technique par les chemins de fer français, avec les records de vitesse, la régularité et l'électrification

en courant industriel. Mais si ces progrès techniques incontestables méritent d'être considérés, ils posent toutefois des problèmes sociaux que l'on a un peu trop tendance à rejeter au second plan.

En raison de ces progrès techniques et aussi des efforts toujours plus grands demandés aux cheminots, la productivité de leur travail a augmenté de 50 p. 100 en dix ans et a doublé en vingt ans. L'effectif total des cheminots, qui atteignait 514.000 agents en 1938, est maintenant descendu à 362.000 agents. Dans le même temps, la S. N. C. F. a transporté 52,8 milliards de tonnes-kilométriques en 1958 contre 29,5 milliards en 1938.

Or, si l'effort demandé aux cheminots, effort lié au progrès technique, a permis de doubler leur productivité en vingt ans, c'est un fait qu'ils restent parmi les travailleurs les plus mal payés de ce pays.

On compte encore cent mille cheminots dont la rémunération mensuelle est inférieure à 40.000 francs et 200.000 dont la rémunération nette mensuelle est inférieure à 45.000 francs. Sur les 363.000 agents, seuls 75.000 gagnent plus de 60.000 francs net par mois.

Même si à ces chiffres s'ajoute la prime de fin d'année, qui représente en moyenne 6 p. 100 et qui peut être réduite pour maladie ou punition, ils montrent combien est grand le retard de la rémunération des cheminots. En fait, depuis 1948, leurs salaires ont subi un retard de 25 p. 100 par rapport à l'indice des salaires de l'industrie pour la France entière.

Je rappelle qu'en décembre 1958 les organisations syndicales — la C. G. T., la C. F. T. C., les cadres autonomes et la Confédération générale des cadres — ont déposé en commun un programme tendant à rattraper progressivement ce retard de 25 p. 100 et qu'elles ont demandé la réalisation d'une première étape avec minimum de 11 p. 100 d'augmentation.

Tout en reconnaissant en principe le bien-fondé de ces revendications des cheminots, tout dernièrement le Gouvernement a refusé catégoriquement de les prendre en considération, en recourant à la mesure de force qu'est la réquisition, ce qui représente, d'ailleurs, une grave atteinte au droit de grève.

Le Gouvernement a fait toutefois connaître, à cette occasion, que la discussion sur les salaires pourrait avoir lieu plus tard, si la situation le permettait.

Je demande quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement, c'est-à-dire à quelle date il envisage de satisfaire les justes revendications des cheminots, et je me permets d'insister avec d'autant plus de force que les arguments financiers derrière lesquels on se retranche pour rejeter ces demandes ne nous paraissent pas valables.

On invoque les difficultés financières de la S. N. C. F. Mais on sait que celles-ci sont avant tout le résultat d'une politique de tarifs privilégiés accordés aux grandes sociétés capitalistes qui utilisent les services de la S. N. C. F. Ainsi, les tarifs de voyageurs sont au coefficient 26,4 par rapport à 1938; mais, pour le transport des marchandises par huit, douze, quinze ou vingt tonnes, les tarifs sont par rapport à 1938 à l'indice 24 seulement pour les produits intéressant l'industrie, à 19,7 pour les semi-produits sidérurgiques, à 17,5 pour le gas-oil, à 21,3 pour le ciment, et pour les transports par train complet un jeu de bonifications réduit sensiblement ces tarifs en les ramenant à l'indice 17 pour les produits métallurgiques, à l'indice 15 pour les combustibles minéraux et à l'indice 7,5 pour les huiles minérales et les combustibles liquides.

Or dans le même temps — c'est ce qui est anormal — où la S. N. C. F. vend ses services-marchandises à un indice inférieur de 30 à 35 p. 100 à l'indice général des prix de gros, elle paye, par contre, son charbon 40 fois, ses rails 41 fois plus cher, ses travaux de bâtiment 35 fois et ses gros matériels électriques 34 fois plus cher qu'en 1938.

Mesdames, messieurs, il suffit, je crois, de citer ces chiffres pour montrer comment les grandes entreprises nationales peuvent être utilisées au profit du grand capital privé lorsque le Gouvernement en place met en œuvre la politique voulue par les grands monopoles.

Mais de tout cela les cheminots ne sont nullement responsables; ils en sont, au contraire, les victimes. C'est pourquoi nous demandons au moins que l'on fasse droit à leurs justes revendications.

En ce qui concerne l'aviation civile et commerciale, je ne présenterai que quelques brèves observations.

La première aura trait à la faiblesse des crédits d'investissement destinés à l'équipement des aérodromes dits secondaires. Si nous excluons les aérodromes français tels que ceux d'Orly, du Bourget, de Marseille, de Bordeaux et de Lyon, 150 millions de francs seulement sont prévus pour un peu plus de cent aérodromes.

La faiblesse de ces crédits traduit, à notre avis, le souci d'équiper seulement un certain nombre de routes aériennes à grand trafic au détriment des activités aéronautiques régionales et nationales. Or, nous ne croyons pas qu'une telle orientation soit entièrement juste. Nous estimons qu'un effort réel devrait être entrepris pour développer les liaisons aériennes nationales à courte et à moyenne distance, ainsi que pour la formation aéronautique de la jeunesse, grâce à une aide véritable aux aéro-clubs.

Ma deuxième observation a trait aux dépenses pour l'automatisation. Le Gouvernement se propose d'investir 1.322 millions de francs pour introduire l'automatisation dans les bureaux des télécommunications et des calculatrices électroniques dans les centres de contrôle de la circulation aérienne.

On ne peut, certes, être hostile aux progrès techniques, mais l'expérience montre, malheureusement, que ces progrès, dans les circonstances actuelles, sont généralement utilisés pour accélérer anormalement les cadences de travail du personnel. Or, ces cadences de travail sont déjà telles qu'elles ont des répercussions bien souvent désastreuses sur la santé du personnel.

Aussi estimons-nous que les organisations syndicales ont raison de réclamer le recrutement des personnels nécessaires et la diminution de la durée hebdomadaire du travail sans diminution de traitement.

Ma troisième observation sera pour déplorer que presque tous les matériels radio-électriques soient des matériels américains construits aux Etats-Unis, ou en Allemagne et en France sous licence. Il est regrettable, à notre avis, que l'on n'ait pas songé à mettre sur pied un programme français de constructions radio-électriques afin que notre pays ne soit pas, là encore, dans une dépendance aussi étroite de l'étranger.

Enfin, en ce qui concerne les travaux d'équipement du ministère des postes, télégraphes et téléphones, je note simplement que M. le rapporteur lui-même a souligné que les crédits d'équipement prévus pour le téléphone ne permettent pas de satisfaire les demandes d'abonnement.

En terminant, je souligne que la loi de programme laisse de côté — d'autres orateurs l'ont dit avant moi — certains secteurs très importants tels que l'équipement routier. Et sur ce point, c'est M. le ministre des travaux publics lui-même qui a reconnu la faiblesse des crédits prévus par ailleurs pour la modernisation et l'entretien du réseau routier.

En conclusion, mesdames, messieurs, si l'on considère le programme qui nous est soumis pour l'équipement électrique du pays et pour l'aviation civile et commerciale, l'on constate tout d'abord qu'il ne correspond pas aux besoins d'une économie nationale moderne et en expansion.

Le Gouvernement parle beaucoup de grandeur française, mais le programme rabougri qu'il nous présente montre que sa politique va à l'encontre de ses belles proclamations.

Par ailleurs, l'exemple de la S. N. C. F., avec la dégradation de la situation matérielle des cheminots, montre que lorsque les monopoles capitalistes dominent la vie économique du pays et inspirent la politique du Gouvernement, les progrès techniques ne sont nullement accompagnés du progrès social correspondant, bien au contraire.

C'est pourquoi le groupe communiste votera contre vos projets, afin de s'affirmer pour une véritable politique d'expansion économique, de progrès social et de renaissance démocratique. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Chelha.

**M. Mustapha Chelha.** Mesdames, messieurs, j'ai étudié le projet de loi de programme. J'ai écouté attentivement les collègues qui se sont succédé à cette tribune et notamment M. Waldeck Rochet. Ce que nous retenons de tout son exposé c'est sa politique antinationale et, ce qui est encore plus grave, sa politique antifrançaise.

Monsieur Waldeck Rochet, un journal rapporte quelques-unes de vos déclarations. Ce n'est pas brillant pour un Français. (*Applaudissements à gauche et au centre. — Exclamations sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

D'autre part, il a cru soulever le problème des salaires. Il veut donc faire croire que le parti communiste défend encore la classe ouvrière. Je me permettrai de dire à M. Waldeck Rochet que s'il fut un temps où le parti communiste a défendu la classe ouvrière, il ne la défend plus à l'heure actuelle. Il la trompe au service de la Russie. (*Applaudissements à gauche et au centre. — Protestations sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

**M. Waldeck Rochet.** C'est une calomnie éculée. Personne n'y croit plus !

**M. Mustapha Chelha.** Monsieur Waldeck Rochet, je suis honoré de votre protestation. Cela vous blesse, évidemment !

Mais revenons à nos moutons.

**M. Privet**, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, a hier développé notre politique atomique. Mais, tout en nous disant qu'en 1955 la France a révélé le processus d'extraction du plutonium, il a passé malheureusement sous silence le retentissant échec — je dis bien « le retentissant échec » — que le commissariat à l'énergie atomique a à son actif. Comme la loi de programme prévoit la construction de trois centrales atomiques, je ne voudrais pas que les erreurs du passé puissent se renouveler.

Quelles ont été ces erreurs ?

Ce fut, d'abord, celle de persister dans la voie de la production du plutonium au lieu de la séparation isotopique de l'uranium 235 et pourtant, l'un et l'autre sont fissiles.

En effet, si nous eûmes en 1950 les 40 premiers milligrammes de plutonium, en 1959 nous n'avions pas assez de plutonium pour faire une bombe, et pourtant on nous avait bien promis, en 1956, avec le fameux projet de Marcoule...

**M. François Billoux.** Grâce au « traître » qui s'appelait Joliot-Curie!

**M. Mustapha Chelha.** ... que nous en aurions 150 kg par an. Mais il est vrai que si, en 1955, nous avons révélé le processus d'extraction, il n'en est pas moins vrai qu'en 1957 nous avons fait traiter les barres en Angleterre parce que notre usine d'extraction, entièrement télécommandée a été mise hors d'état de servir étant contaminée par une intense radioactivité.

Alors, de grâce, que le commissariat à l'énergie atomique ne persiste pas dans la voie de la production du plutonium et qu'il fasse siens les enseignements du réacteur Clémentine de Los Alamos.

La voie du plutonium étant un échec, reste la voie de la séparation isotopique. Celle-là, monsieur le ministre, ne souffre pas de demi-mesure: c'est tout ou rien et l'usine projetée à Pierrelatte doit être construite rapidement. Je connais assez l'état d'avancement de la chaîne expérimentale de Saclay pour être certain des résultats et être optimiste. C'est la seule voie qui nous affranchira de la tutelle anglo-saxonne, car, si les anglo-saxons nous ont bien cédé les 2,4 tonnes d'uranium enrichi, ils ne nous soumettent pas moins au contrôle de la commission américaine.

Deuxièmement, nous persévérons dans la construction des piles classiques à modérateur solide ou liquide, alors qu'une toute dernière technique est celle de la pile à modérateur organique et dont l'expérimentation aux Etats-Unis a été couronnée de succès. Relativement moins chère, elle offre plus d'avantages que d'inconvénients.

Alors, pourquoi spéculer sur l'avenir et prévoir déjà des piles à graphite ou à eau lourde, alors qu'elles pourraient très bien être pourvues d'un modérateur au polyphényle.

En conclusion, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, nous avons manqué le rendez-vous du plutonium. Ce n'est pas trop grave si on tient compte des caprices de ce métal. Je rappellerai à l'Assemblée et peut-être à nos artificiers — qui sait ? — l'explosion expérimentale d'Alamorgordo où la bombe chargée de plutonium ne voulait pas exploser; les deux parties de la masse critique ne coulissaient pas; elles étaient dilatées par la chaleur. Le spécialiste consulté répondit: « Vous m'avez commandé une bombe explosant à cinq heures du matin; elle n'explosera pas à cinq heures de l'après-midi. » A cinq heures du matin, tout rentra dans l'ordre.

La voie de la diffusion gazeuse est notre seule chance. Persévérons et, pour les piles, tenons compte des dernières techniques.

Au bénéfice de ces remarques, la loi de programme mérite d'être votée pour le plus grand bien de la France.

Monsieur le ministre, je vous poserai une question à laquelle vous ne serez pas obligé de répondre immédiatement. En 1954, il y eut un projet d'usine nucléaire en Algérie. Qu'en pensez-vous et que comptez-vous faire ? (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

**M. Paul Reynaud**, *président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.* Mesdames, messieurs, je désire poser à M. le ministre des travaux publics et des transports une question sur un sujet qu'il n'a pas abordé, ce matin.

Il s'agit des ports français qui vont être en concurrence avec Anvers et Rotterdam, au sein du Marché commun: c'est-à-dire Dunkerque, Rouen et le Havre.

Si nous ne modifions pas le financement de leurs travaux, ces trois ports sont sans aucun doute voués à dépérir.

Observons d'abord que les concurrents sont deux géants, car le tonnage du port d'Anvers est égal à cinq fois le tonnage du port de Dunkerque, et celui de Rotterdam est égal au tonnage des 107 ports français réunis, ce qui leur vaut ce premier avantage d'avoir toujours un navire partant pour chacune des parties du monde.

A cela — en tout cas, présentement — nous ne pouvons rien.

Mais ils ont une autre supériorité qui, celle-là, est décisive: c'est qu'ils sont moins chers.

Je prends un exemple.

Les frais de port, pour les pondéreux, sont de 100 francs moins chers par tonne à Rotterdam qu'à Dunkerque, et la différence est encore plus grande pour les autres marchandises.

Pourquoi ? Parce qu'en France, les ports supportent 50 p. 100 des dépenses d'infrastructure et 100 p. 100 des dépenses de superstructure, alors qu'à Anvers, l'Etat paye 10 p. 100 des dépenses d'infrastructure, au lieu de 50 p. 100 chez nous, et paye 65 p. 100 des frais de superstructure, au lieu de zéro chez nous; même situation à Rotterdam, où les ouvrages intérieurs du port sont payés par cette puissante ville qui emprunte à 3,75 p. 100, parfois à 4 p. 100, et à quarante ou cinquante ans, alors que dans les meilleures conditions, chez nous, on emprunte à 5,5 p. 100 et à vingt ans.

Par ailleurs, l'Etat hollandais prend à sa charge tous les travaux d'amélioration de la Meuse et du canal de Rotterdam à la mer du Nord. Quant aux outillages, ils sont à la charge de sociétés privées concessionnaires dont les prétentions sont relativement faibles.

Ainsi, la proportion des dépenses que doivent supporter nos trois ports les rend déjà plus chers. Si ce régime est maintenu, pour profiter des crédits que nous allons voter et que le Gouvernement a parfaitement raison de nous demander de voter, nos ports devront accroître encore leurs taxes. Ils deviendront encore plus chers, si chers que le trafic en sera probablement réduit et que, le trafic étant réduit, il faudra encore augmenter les taxes puisqu'on aura un moindre nombre de payeurs.

Mais ce n'est pas tout. En ce qui concerne les voies navigables, vous savez que le bouchon sur l'Escaut sautera et dans un avenir qui n'est pas éloigné.

Ce jour-là, tout le réseau belge de 1.350 tonnes pourra pénétrer en France et drainer vers Anvers le trafic français.

Il ne s'agit pas là, mesdames, messieurs, d'hypothèses mais de faits certains, certains dans le présent pour le premier, certains dans un proche avenir pour le second.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, vous ne pouvez pas nous dire: « Soyez patients », car les faits ne seront pas patients. Une révolution dans notre politique portuaire s'impose et elle s'impose tout de suite. Ne pas renverser la situation présente, c'est condamner ces trois ports français au profit d'Anvers et de Rotterdam.

Dès lors, ma question au Gouvernement est celle-ci: Qu'allez-vous faire ? (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Robert Buron**, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président de la commission des finances, il est vrai que je n'ai pas traité ce sujet en détail, ce matin, mais il est vrai aussi que j'y ai fait allusion quant au fond lorsque j'indiquais que nous avions trois objectifs à satisfaire dans ce pays et qui étaient tous également valables, s'ils pouvaient parfois apparaître, du seul point de vue financier, hélas! contradictoires: tenir compte du critérium de rentabilité, préparer l'entrée dans le marché commun de ceux qui sont, ou qui pourraient devenir compétitifs; ne pas oublier l'impératif de décentralisation régionale.

J'avais souligné que, en ce qui concernait la loi de programme sur les ports et les perspectives de la prochaine loi budgétaire relatives aux investissements, un effort particulier était prévu pour Dunkerque, tout d'abord, avec la liaison Dunkerque-Valenciennes et les crédits prévus pour le port de Dunkerque proprement dit, puis pour la Seine, avec Rouen et le Havre et aussi pour Marseille. Car si nous avons à faire face à une concurrence essentielle avec Anvers et Rotterdam, nous avons aussi la concurrence de Gênes qu'il ne faut pas complètement négliger.

Mais je reconnais bien volontiers, monsieur le président de la commission des finances, que, devant nous défendre sur plusieurs points à la fois et ayant à ne pas perdre de vue l'autre souci, celui de la décentralisation régionale et du maintien de la vie dans les régions plus éloignées des champs de bataille de la compétition loyale, il faut certes repenser nos problèmes financiers.

Samedi dernier, à Dunkerque — peut-être y étiez-vous, monsieur le président — mon représentant a souligné les premiers résultats de l'étude que nous avons faite sur les charges dans les ports et il n'est pas douteux que deux éléments jouent profondément.

Le premier, c'est le fait que l'Etat prend à sa charge en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, une part plus grande des frais portuaires que nous ne le faisons en France.

La collectivité travaille davantage pour les ports que vous avez signalés. L'une des difficultés, c'est qu'un pays comme les Pays-Bas, qui a misé tout son jeu sur Rotterdam, a l'impression profonde que l'intérêt national est absolument et inextricablement mêlé à l'avenir de Rotterdam.

Si Rotterdam perd si peu que ce soit, c'est toute la Hollande qui souffre. Dans un pays comme le nôtre, qui possède 2.000 kilomètres de côtes et 106 ports subventionnés, ainsi que je le disais ce matin, il est plus difficile d'obtenir pour chaque port en particulier, même pour le plus important dans la compétition, cette même conception d'intérêt national étroitement, définitivement, mêlé à l'intérêt propre du port.

Il n'en reste pas moins que nous sommes convaincus, autant que vous-même, monsieur le président, de la nécessité de reviser nos méthodes de financement portuaire. Cela me paraît l'évidence même, et nous avons commencé à constituer des groupes de travail à ce sujet. Bien entendu, nous ne nous le dissimulons pas, la charge de l'Etat en sera plus lourde et cela posera des problèmes.

Le second point — vous l'avez excellemment souligné — qui se retrouve dans toutes les parties de notre infrastructure existante, c'est que, pour les aménagements du port de Rotterdam, pour ceux d'Anvers ou pour l'expérience assez extraordinaire que les Belges tentent actuellement à Gand, l'argent est prêté à meilleur taux et est amorti sur une plus longue durée que pour nous.

Là encore, le problème est lié pour nous aux deux aspects suivants: ou diminuer le taux de l'intérêt, politique que le Gouvernement poursuit, mais qu'il faut obtenir dans la réalité des faits à un taux suffisamment bas, ou opérer un effort particulier de bonification d'intérêt, nouvelle forme de l'aide de l'Etat, nécessaire pour que puisse être obtenu ce qui est déjà donné par le F. D. E. S. aux grands ports maritimes, mais qui doit être consenti à plus long terme et à un moindre taux d'intérêt.

Je vous remercie, en tout cas, monsieur le président, d'avoir souligné clairement l'effort nécessaire pour que nous puissions être vraiment compétitifs, car la grande lutte internationale qui s'ouvre nécessite à la fois une revision de certains de nos moyens et une reconsidération de notre politique.

Je vous en donne volontiers acte et j'en ai trop conscience pour ne pas vous remercier d'avoir appelé l'attention de l'Assemblée tout entière sur ce point. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**Mme la présidente.** La séance est suspendue pendant quelques minutes.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-sept heures quarante minutes.*)

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

La parole est à M. Thomazo. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Jean Thomazo.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, l'exposé des motifs du projet de loi soumis à notre discussion prévoit, au chapitre des ports maritimes, que l'engagement des dépenses aura lieu au profit d'opérations qualifiées d'urgentes et qui répondent à certains critères. Si l'on examine ces critères, on s'aperçoit notamment qu'il s'agit d'opérations concernant des ports situés à proximité d'installations industrielles en voie de création ou d'expansion.

Or, dans la liste des ports qu'énumère l'exposé des motifs nous avons eu le regret de constater une omission qui nous apparaît inexplicable, je veux parler du port de Bayonne. En effet, ce port est, à notre avis, celui qui répond le mieux actuellement aux critères que je viens d'évoquer.

Nul n'ignore le prodigieux jaillissement de gaz qui a surgi à Lacq et l'immense espérance de promotion industrielle que cet événement a fait naître parmi les populations du pays basque et du Béarn. Cette espérance devient, de jour en jour, une réalité. Il n'est que de se rendre à Lacq, comme l'a fait récemment le général de Gaulle, pour constater qu'à cette énergie nouvelle a correspondu un effort extraordinaire des hommes et que les usines s'édifient à la mesure de ce jaillissement d'énergie. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement des usines chargées d'épurer le gaz et d'accumuler le soufre en vue de l'exportation, il s'agit aussi des usines de produits chimiques ou d'aluminium de grande capacité et dans lesquelles l'industrie française n'a pas hésité à investir des milliards.

Ainsi, Lacq, complexe industriel qui vient d'être créé, est en plein essor; il correspond donc parfaitement aux critères qui devaient guider le choix du ministre des travaux publics dans l'affectation des crédits prévus pour les ports, car, pour exporter les produits de Lacq, il faut un port. A 70 kilomètres de Lacq, au débouché de la vallée de l'Adour, Bayonne est le port qu'a choisi Lacq. Lacq ne pouvait opter pour un autre.

Je dis bien: c'est le port qu'a choisi Lacq, car les sociétés industrielles et pétrolières qui exploitent le gisement ont déjà investi plus de 500 millions dans des installations portuaires permettant d'amener le soufre directement à bord des cargos qui exporteront ce produit contre des devises.

Mais le port de Bayonne ne doit pas son activité uniquement au soufre. Avant 1939, son trafic atteignait déjà un million de tonnes. Sans doute, en 1946, à la suite de difficultés surgies dans l'importation des charbons anglais et dans l'exportation des bois des Landes, ce trafic est-il tombé aux environs de 200.000 tonnes; mais depuis il a remonté prodigieusement pour atteindre, en 1954, 800.000 tonnes.

La production de soufre de Lacq assure déjà cette année, en gros, 600.000 tonnes d'exportations et nous savons qu'en 1962 le chiffre de 1.400.000 tonnes sera atteint. Si l'on ajoute les exportations normales du port de Bayonne: bois des Landes, poteaux de mines, planchers de wagons, bois de hêtre et lièges, à destination de l'Angleterre, du Maroc, du Moyen-Orient et aussi de l'Algérie, il n'est pas téméraire de penser que vers 1961-1962 le trafic du port de Bayonne pourra dépasser 2.500.000 tonnes.

Lorsque je soutiens que Bayonne est un port situé à proximité d'une zone industrielle récemment créée et en voie de grande expansion, je ne pense donc pas, monsieur le ministre, commettre une erreur.

L'exposé des motifs du projet de loi fixe un deuxième critère: l'approfondissement possible des chenaux afin de permettre l'accès des navires de moyen et de gros tonnage qu'exige justement l'expansion industrielle.

C'est là que le bât nous blessait, monsieur le ministre. Je dis bien: nous blessait, car le problème est maintenant résolu.

En effet, depuis trois ans, la chambre de commerce de Bayonne, qui a à cœur de sauver son port parce qu'elle sait que l'industrialisation de la région est fonction de son développement, la chambre de commerce, dis-je, a entrepris de nombreuses études. Elle n'a pas hésité à sacrifier une somme de 50 millions pour la construction d'une maquette qui a été soumise aux techniciens les plus éprouvés de la société française la plus compétente en la matière. Les résultats de cet examen sont aujourd'hui probants, monsieur le ministre. Tous les spécialistes sont d'accord et nous connaissons maintenant l'origine des sables qui encombrent le chenal: ils viennent du Nord du golfe de Gascogne, apportés par le courant et la marée. Les techniciens sont encore unanimes à proposer le remède: il suffit de prolonger la jetée du Boucau et d'édifier une digue face au Nord pour empêcher à jamais l'ensablement de l'estuaire de l'Adour et permettre aux navires d'un tirant d'eau de neuf mètres et au-dessus d'accoster à quai et d'embarquer les nombreux produits de la région qui, demain, représenteront un tonnage considérable.

Je ne m'explique donc point que vos techniciens n'aient pas consenti le léger effort supplémentaire qui permettrait à Bayonne de rêver de ses lendemains. L'emplacement de la digue est prévu; les études ont été faites; le coût en a été chiffré. La dépense est de l'ordre de deux milliards. Si l'on y ajoute la modernisation des quais, les superstructures, elle s'élève au total à trois milliards. Sur cette somme, les collectivités locales, notamment le conseil général et la chambre de commerce — je me plais ici à rendre un hommage particulier à cette noble compagnie parce qu'elle a travaillé, seule, avec foi, sans beaucoup de soutien de la part de l'administration, parfois même contre l'avis de certains techniciens, et qu'elle a réussi à trouver la solution du problème — ces collectivités locales, dis-je, ne demandent au Gouvernement que de consentir en l'occurrence le même effort qu'il a entrepris pour des ports d'aussi peu d'importance que celui de Dieppe par exemple, c'est-à-dire de prendre à sa charge la moitié du montant des travaux.

Dans ces conditions, la construction de la digue pourrait être entreprise dès maintenant. Le port de Bayonne serait alors sauvé et cette région, autrefois uniquement agricole, pourrait bénéficier d'un surcroît de bien-être tout en participant grandement à l'effort commun de production que le Gouvernement demande à la nation.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, la réponse que vous m'avez faite, ce matin, ne m'a pas complètement satisfait.

Vous m'avez dit que vous prélèveriez une somme de 160 millions sur les annuités budgétaires pour continuer les dragages et une somme de 500 millions pour étendre et moderniser les surfaces portuaires, les quais et les docks. Mais il ne s'agit pas de cela. Si nous voulons sauver le port de Bayonne, il faut s'attaquer à ce qui l'empêche d'être un grand port, c'est-à-dire à l'ensablement. Il faut sacrifier le milliard et demi que nous vous demandons pour la construction de la digue.

Nous vous faisons confiance, monsieur le ministre. Nous espérons qu'après de nouveaux entretiens avec vos techniciens, vous reviserez votre position et que nous aurons la satisfaction de voir inscrit au budget prochain un crédit spécial pour le port de Bayonne.

Nous vous faisons confiance, mais nous serons vigilants. C'est que nous avons la charge de toute une population ouvrière particulièrement attachante, cette population ouvrière du Boucau et de Blancpignon; qui est de souche paysanne et qui, depuis 1880, de père en fils, s'applique aux mêmes tâches avec une conscience professionnelle que tous les industriels se plaisent à reconnaître; cette population ouvrière qui, tous les soirs, quitte le bleu de travail pour retourner à son jardin, car elle est profondément attachée à notre terre.

Ces gens-là, monsieur le ministre, attendent de vous ce geste car ils envisagent l'avenir avec angoisse. Les usines et les forges du Boucau, si nous leur donnons la certitude que les bateaux de moyen tonnage pourront accoster aux quais du Boucau, feront l'effort nécessaire pour sauver les hauts fourneaux et laminoirs.

Et je ne parle pas des débouchés qui seront ouverts très prochainement à cette industrie par toute cette région encore sous-développée voisine de la nôtre, qu'une politique précédente avait écartée de nous et que nous considérons comme de notre devoir, nous, Français de la frontière, d'aider à s'équiper. Elle offre pour nos industries locales du Boucau et de Lacq un champ d'expansion qu'il ne faut pas négliger.

Monsieur le ministre, je vous demande ainsi qu'à la commission des finances de se pencher sur ce problème. Il est urgent de le résoudre. Il présente un intérêt non pas seulement régional, mais national car le fait de Lacq est un fait national. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Denvers.

**M. Albert Denvers.** Monsieur le ministre, je n'ai qu'une question à poser. Elle sera brève, mais je la veux très précise et pressante.

Si je la pose, c'est parce que vous nous avez dit vous-même hier que vous étiez « tout autant préoccupé de ce que ne contient pas la loi que de ce qu'elle contient ». C'est le cas de nombre d'entre nous.

Je pose cette question également parce que j'ai relevé, dans l'exposé des motifs de la partie du projet de loi concernant la Société nationale des chemins de fer français, ce membre de phrase:

« De nombreuses opérations sont à entreprendre dans les installations même du chemin de fer — voies, triages, gares, dépôts et ateliers, télécommunications, signalisation, installations pour le personnel... ».

Ma question est donc la suivante: Peut-on comprendre que vingt ans après la guerre, la Société nationale des chemins de fer français n'ait pas encore entrepris, pour une très large part, la reconstruction des principales de ses gares anéanties, notamment en 1940, et situées dans des régions très importantes ?

Je vous demande instamment de bien vouloir inviter la Société nationale des chemins de fer français à ne pas retarder davantage la reconstruction de ces gares. Il est fort bien qu'elle entreprenne l'électrification des principales lignes, et nous en sommes totalement d'accord, mais encore faut-il qu'à la tête ou en des points importants de ces lignes, notamment à Dunkerque, Boulogne, Hazebrouck, elle fasse disparaître au plus tôt les traces des destructions de la guerre. La reconstruction des gares que je viens de citer n'est pas encore commencée et il en est de même de gares importantes de la région de l'Est et même du Centre et de l'Ouest.

Les agents de la Société nationale des chemins de fer français y travaillent dans des conditions matérielles particulièrement pénibles. Quant aux usagers, aux voyageurs, ils ont toutes les raisons pour se montrer mécontents.

Je vous assure que le spectacle qu'offrent ces gares non reconstruites est choquant. A l'occasion de la discussion de cette loi de programme, j'avais le devoir d'élever à ce propos une protestation formelle. (*Applaudissements.*)

**M. Albert Lalle.** Cette remarque est aussi valable pour les ponts.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. Robert Buron,** *ministre des travaux publics et des transports.* Je comprends parfaitement la préoccupation de M. Denvers; elle était la mienne, pour ma propre région, lorsque j'étais député.

La reconstruction des gares a été lente pour la raison que mes prédécesseurs, placés dans la situation où je me trouve moi-même, ont été obligés d'accorder la priorité à des travaux directement utiles à l'exploitation.

Les travaux de reconstruction sont indispensables, certes, mais ils se sont toujours révélés moins urgents que des opérations qui permettaient d'accroître la rentabilité de l'ensemble.

Cela dit, j'ai examiné récemment encore les projets de reconstruction de gares pour les années à venir. Je n'ai pas le tableau sous les yeux, mais je puis préciser qu'un certain nombre d'opérations sont prévues.

Je prends volontiers acte de la demande justifiée de M. Denvers. Il est certain que la Société nationale des chemins de fer français, par volonté de modernisme, a pris un retard qui, à cet égard, la met dans une position défavorable. Elle a préféré la rentabilité immédiate du moyen de transport, mais il est nécessaire que, dans chacune de nos villes, les gares présentent un visage digne de celui de la Société nationale des chemins de fer français. M. Denvers peut être assuré que j'en ai profondément conscience.

**Mme la présidente.** La parole est à M. de Poulpiquet.

**M. Gabriel de Poulpiquet.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je n'avais pas l'intention de prendre la parole dans ce débat, mais l'intervention de M. Rombeaut, ainsi que l'amendement déposé par lui et par M. Le Douarec m'y obligent.

J'ai été fort étonné d'entendre notre collègue s'élever contre les crédits d'équipement affectés au port de Brest.

Nous avons à nous prononcer sur un projet de loi de programme relative à l'équipement du pays tout entier. Il s'agit de savoir s'il sera bienfaisant pour l'ensemble de la nation, et non pas de nous livrer à une querelle de clocher.

Je comprends que certains de nos collègues soulignent ce qui peut leur paraître une lacune ou réclament une augmentation de crédits en faveur d'opérations intéressant leur région, mais je n'admets pas qu'ils demandent la suppression de certains crédits parce que les travaux auxquels ils sont affectés ne concernent pas les populations qu'ils représentent (*Applaudissements sur divers bancs*), ou qu'ils préconisent — comme c'est le cas — que les crédits prévus à un titre quelconque fassent l'objet d'un changement d'affectation dans un département donné.

Les responsables de la vie économique de chaque département ou les élus qui les représentent ici sont — n'en déplaise à notre honorable collègue M. Rombeaut — suffisamment avertis des besoins de leur région pour intervenir si des transferts de crédits se révélaient nécessaires. Mais ce n'est pas le cas.

Les 2.200 millions de francs qui figurent au projet de loi de programme pour 1960 sont indispensables à l'équipement du port de commerce de Brest et, par suite, au développement économique de tout un département, le Finistère. Trente mille navires passent annuellement au large d'Ouessant. Le port de Brest est donc bien placé pour entreprendre les réparations navales.

Mais faute d'équipement, ce port voit échapper une clientèle qui, pour autant, ne se rabat pas sur le port de Saint-Nazaire, parce que ce dernier ne se trouve pas placé en bordure d'une grande voie maritime.

A l'occasion de la préparation du troisième plan d'équipement et de modernisation du territoire, on a enfin pris conscience des insuffisances françaises, comme aussi des possibilités portuaires brestoises.

Le comité central des armateurs et les représentants de l'armement pétrolier ont signalé la nécessité urgente de doter le port de Brest d'une forme de radoub susceptible de recevoir les plus grands pétroliers. De son côté, la direction des ports maritimes a jugé cet ouvrage indispensable et le ministère des travaux publics a donné son accord.

Je signale enfin qu'une puissante industrie de réparations navales conforme à la vocation de la population serait bienfaisante pour la région étant donné le peu de résultats obtenus jusqu'ici par la décentralisation industrielle en Bretagne.

L'équipement du port de Brest entre donc dans les vues du commissariat général au plan, en raison de l'intérêt qu'il présente du point de vue de l'aménagement du territoire. Les Finistériens l'ont si bien compris que les collectivités intéressées, chambre de commerce, ville de Brest et conseil général ont pris l'engagement d'accorder leur part respective au financement de cette construction.

En supprimant de cette loi de programme les crédits qui y sont inscrits à ce titre on décevrait toute une population qui a fondé le développement économique de toute une région sur l'équipement de son port de commerce.

En faisant état du bassin de radoub de la marine nationale dans le port militaire de Brest pour contester l'utilité de la construction d'un second bassin au port de commerce, notre collègue montre qu'il ne connaît pas le problème.

La marine de guerre ayant très souvent besoin de ses propres bassins ne peut les prêter qu'exceptionnellement, en cas d'avaries graves, pour des réparations aux navires de commerce, qui risquent d'être éjectés du bassin, même en cours de travaux, pour donner place aux navires de guerre qui, on le conçoit, ont toujours la priorité.

Brest plus que toute autre ville de France a souffert de la dernière guerre puisque la ville a été entièrement rasée. Ses habitants ont déployé des efforts considérables.

Sa situation géographique l'incline à fonder son économie sur son port. Brest veut devenir non seulement un port national de réparations navales, un port de dégazage, un port de soutage, mais aussi un port d'exportation. L'aide de l'État n'a pas été souvent accordée à notre port excellent, défavorisé sur bien des points, menacé de chômage et déclaré zone critique.

Pour une fois qu'une aide bienfaisante lui est accordée, je demande à mes collègues de ne pas s'y opposer.

Il semble, d'ailleurs, que les seules formes de la marine qui puissent convenir sont les deux bassins nᵒˢ 8 et 9 de Lamminon. Or le bassin n° 9 est réservé aux constructions neuves et le bassin n° 8 est le seul qui nous reste pour caréner les grands bâtiments de la marine, les porte-avions en particulier.

**M. Xavier Trellu.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Gabriel de Poulpiquet.** Je vous en prie.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Trellu, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Xavier Trellu.** Il convient, mon cher collègue, de bien préciser que la construction du bassin de radoub au port de Brest répond au désir de tous.

Cette construction n'est pas spécifiquement destinée à attirer les navires à Brest. Ce sont les capitaines d'armement qui veulent y venir. Ils y viennent.

J'ai vu moi-même des pétroliers de 33.000 tonnes *Cheverny* et *Chenonceaux* ne disposer pour se mouvoir que d'une marge de vingt centimètres de chaque côté de leur bord, ce qui rendait les réparations extrêmement difficiles.

Ce sont donc les usagers eux-mêmes, les équipages des navires venant du cap Finisterre, qui montent vers le Nord et qui trouvent de l'eau profonde à Brest — ce qui n'est pas le cas de tous les ports — qui réclament la création de ce bassin de radoub.

**M. Gabriel de Poulpiquet.** Après les explications de M. Trellu et les miennes chacun, je l'espère, conviendra de l'urgence de cette création.

Je conclus donc en demandant à l'Assemblée de ne pas rejeter les crédits qui, pour la première fois, sont accordés au port de commerce de Brest. (*Applaudissements.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nader.

**M. Hervé Nader.** Mesdames, messieurs, l'objet de mon intervention n'est pas de convaincre MM. les ministres, car ils sont déjà convaincus, mais certains de nos collègues qui ont besoin d'être informés.

Je ne m'étais pas fait inscrire dans cette discussion pensant que, dans ce débat, comme dans le débat sur la loi de programme pour l'agriculture, tout serait dit et bien dit.

Je pensais donc qu'il nous suffirait de suivre les conclusions pertinentes de notre rapporteur, mais une manœuvre opérée au moyen d'un amendement, manœuvre que mon collègue et ami M. de Poulpiquet vient de dénoncer, et quelques intrigues — je le souligne également — m'obligent à modifier mon comportement.

Le programme prévu pour les ports maritimes, après des études très sérieuses, forme un tout qu'il me paraît souhaitable d'adopter sans modification.

Je me permets, mes chers collègues, de résumer ce programme d'ensemble: pour Dunkerque, un engin pour navires de 35.000 tonnes; un engin de type réduit au Havre; une cale sèche pour les très grands pétroliers à Brest, avec quatre quais au moins pour l'usage de deux engins de radoub, un engin de 85 mètres sur 27 à Bordeaux et grande cale de 20.000 tonnes à Marseille.

Tous ces travaux sont d'ores et déjà prévus et en préparation.

Mesdames, messieurs, nous avons discuté en commission de ces projets qui ont été retenus, à de très larges majorités, à la quasi-unanimité. Je m'étonne donc que l'on remette en cause tel chapitre de ce programme très étudié, je le répète, et je le fais avec une certaine douleur, en raison même de la qualité et de la personnalité des auteurs de l'amendement.

J'ai lu, comme vous avez pu le lire au compte rendu analytique, que M. Rombeaut avait dit: « Je ne veux pas disputer le moindre centime au département du Finistère ».

C'est fort bien, mais dans son amendement n° 1 au projet de loi n° 55, il demande tout simplement qu'on rogne sur les crédits affectés à ce département du Finistère une somme de 2.200 millions, qui représente le montant des crédits prévus pour le port de Brest.

C'est une façon imprévue de pratiquer cette politique du « new-look » du franc lourd dont on nous parle beaucoup ces temps-ci, que de dire : « Je vous laisse les centimes, mais je retiens la totalité des milliards ».

**M. Nestor Rombeaut.** Je vous répondrai.

**M. Hervé Nader.** Venant d'un nazairien, mon cher collègue, cet amendement n'est pas très élégant. Je le dis comme je le pense.

Si vous estimez, ce faisant, servir les intérêts de Saint-Nazaire, soit; mais s'il est un port qui n'a jamais eu à se plaindre, dans le passé, du comportement des parlementaires appartenant à cette maison, qu'elle se soit appelée la Chambre des députés ou qu'elle soit devenue l'Assemblée nationale, c'est bien Saint-Nazaire.

Personnellement, je me suis toujours associé aux mesures prises en faveur des travailleurs de Saint-Nazaire et, sous la IIIᵉ République, il m'est arrivé de collaborer avec M. Blancho, député-maire de Saint-Nazaire, et non par camaraderie politique, puisque M. Blancho siégeait sur les bancs de la S. F. I. O. Eh bien ! j'agirai encore de même en toute occasion, quelle que soit la nuance politique de la personne.

Permettez-moi de vous dire, monsieur Rombeaut, que vous semblez avoir la mémoire courte.

**Mme la présidente.** Je vous rappelle, monsieur Nader, que les interpellations de collègue à collègue sont interdites.

**M. Nestor Rombeaut.** Je vous demanderai, madame la présidente, la permission de répondre à l'orateur qui me met en cause.

**M. Hervé Nader.** Je répète, monsieur Rombeaut, que vous avez la mémoire courte. En effet, vous avez quotidiennement sous les yeux ce magnifique transatlantique qu'est le paquebot *France*, qui est en cours de construction et de montage à Saint-Nazaire. Je crois qu'il représente une dépense de 25 milliards ou davantage, dont une grande partie sera dépensée à Saint-Nazaire même. Mais ce n'est pas tout, car l'exploitation de ce navire coûtera encore aux contribuables puisque, nous le savons, les compagnies de navigation nationalisées émargent chaque année au budget pour plus de cinq milliards.

Par conséquent, j'estime que vous êtes servis, mes chers collègues de Saint-Nazaire, et que vous ne devriez pas desservir les autres. (*Mouvements divers.*)

Je tiens à préciser que je ne suis pas député de Brest et que je ne défends pas ma circonscription, mais que je représente un collègue qui, s'il n'avait pas été malade, aurait soutenu sa cause avec beaucoup de talent et aurait certainement obtenu votre audience, mes chers collègues.

Quels sont les arguments avancés (*Protestations sur divers bancs.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n'est pas en discussion, monsieur Nader.

**M. Hervé Nader.** Vous vous plaignez que votre forme de radoub ne soit pas suffisamment occupée; vous parlez d'une centaine de jours par an. Je vous réponds que nous n'y pouvons rien; il vous appartient de retenir ceux qui veulent faire procéder à des réparations.

Je connais des armateurs au pétrole qui ne veulent pas aller à Brest; c'est un fait et nous n'y pouvons rien. La situation géographique et l'organisation de votre port, principalement adapté à la construction, font qu'il n'a pas la faveur des armateurs. Le déroulement est trop important pour s'y rendre et la réparation a tellement tendance à être négligée par rapport à l'activité essentielle des chantiers de Penhoët que même les armements qui sont clients de Saint-Nazaire pour la construction — Shell par exemple — n'y envoient pas réparer leurs bateaux. Les autres ont encore moins de raisons d'y être considérés comme prioritaires. On appréhende que les constructions neuves soient assurées en priorité et que les réparations ne soient pas effectuées avec toute la diligence voulue.

Un deuxième argument a été avancé par M. Le Douarec, qui a fait référence aux cales sèches de l'arsenal de la marine.

Eh bien ! Permettez-moi de vous déclarer que vous connaissez assez mal la question, car les marins de la marine nationale conservent leurs cales pour leurs propres navires et ceux de leurs amis de l'O. T. A. N.

En ma qualité de professionnel et connaissant par conséquent la question, je peux attester (*Protestations sur divers bancs*)...

Je croyais, mes chers collègues, que nous étions pressés; or, vos interruptions n'écourteront pas le débat.

La forme de radoub de la chambre de commerce de Brest et celle de l'arsenal ne sont presque jamais disponibles, surtout la première. Et, puisque vous avez déclaré que la forme Joubert, de Saint-Nazaire, n'était occupée qu'une centaine de jours par an, permettez-moi de vous indiquer que la forme de radoub de la chambre de commerce de Brest est annuellement occupée pendant 357 jours, c'est-à-dire constamment. Comme je vous le disais, les armateurs régionaux qui veulent caréner sont donc obligés de remonter jusqu'à Saint-Malo.

Ce qui est demandé actuellement et ce qui a été retenu par les commissions concernant la forme de radoub de Brest n'est pas une vue de l'esprit; il s'agit d'une requête, d'un projet accepté par tous les spécialistes qualifiés des questions maritimes.

Mesdames, messieurs, il vous suffit de regarder une carte de géographie pour vous rendre compte que, par sa position, le département du Finistère est excentré par rapport à la métropole et par rapport au reste de l'Europe. Nous sommes donc handicapés en ce qui concerne les transports terrestres, qu'il s'agisse de transports ferroviaires ou de transports routiers. Par contre, en ce qui concerne les voies maritimes, nous sommes dans une situation absolument exceptionnelle.

Conquet-Radio signale le passage de 30.000 navires annuellement au large de Brest. Voilà la clientèle à laquelle nous faisons allusion. C'est pour cette raison que Brest est un pôle d'attraction tout désigné pour la réparations des navires, surtout des gros pétroliers.

Nous avons déjà fait un effort, on l'a rappelé, puisque nous avons une station de dégazage; la forme de radoub la complétera.

A l'instar de Saint-Nazaire, Brest est une ville martyre qui a été reconstruite et M. de Poulpiquet vient de vous rappeler qu'elle avait besoin de vivre...

**Mme la présidente.** Monsieur Nader, votre intervention porte sur un amendement qui sera discuté tout à l'heure.

Nous sommes encore dans la discussion générale et je vous demande de bien vouloir en terminer afin que, cette discussion étant close, nous passions à l'examen des amendements. (*Applaudissements.*)

Vous pourrez alors intervenir.

**M. Hervé Nader.** Madame la présidente, permettez-moi cette précision: je suis monté, tout à l'heure, à votre fauteuil pour vous demander, justement, si je pourrais combattre certain amendement et vous m'avez répondu qu'il vous semblait que celui-ci n'était pas recevable. Je prends donc mes précautions. (*Exclamations et rires.*)

**M. Raymond Mondon.** S'il n'est pas recevable, il n'y a pas lieu de le combattre!

**M. Hervé Nader.** En parlementaire discipliné et pour vous être agréable, madame la présidente, je vais en terminer.

L'amendement en cause n'a pas été examiné par le groupe de l'union pour la nouvelle République. Mais j'ai appris que d'autres groupes manœuvraient pour le faire adopter; j'ai donc voulu éclairer quelques-uns de nos collègues et tenu à vous présenter ces observations.

En conclusion, je demande à l'Assemblée nationale de suivre les conclusions des membres de sa commission. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

**M. Nestor Rombeaut.** Je demande la parole pour répondre à M. Nader.

**Mme la présidente.** Monsieur Rombeaut, je vous la donnerai quand sera ouverte la discussion de l'amendement.

La parole est maintenant à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

**M. Marcel Jeanneney,** *ministre de l'industrie et du commerce.* Mesdames, messieurs, les membres de l'Assemblée qui, au cours de ces deux journées, ont présenté des observations sur la loi de programme ont assez généralement approuvé son contenu, particulièrement en ce qui concerne l'énergie.

Les réserves ou les critiques ont porté sur deux lacunes de la loi de programme. Première lacune: la loi de programme, a-t-on dit, se limite à l'énergie électrique. Seconde lacune: certains travaux souhaités ne sont pas mentionnés; je pense, notamment, à l'usine marémotrice de la Rance et au barrage de Pierre-Bénite.

J'indiquerai d'abord à l'Assemblée pourquoi la loi de programme se limite à l'énergie électrique.

Certes, il eût été beaucoup plus satisfaisant pour l'esprit de présenter une loi de programme comportant toutes les formes d'énergie. Il n'en a pas été ainsi pour plusieurs raisons. D'abord, une raison d'ordre juridique; ensuite une raison d'ordre intellectuel.

La raison d'ordre juridique est que cette loi de programme est une loi financière. Elle prévoit des crédits d'investissement. Certes, les sommes qui doivent être ainsi investies ne seront pas toutes fournies par le budget de l'Etat; mais tous les investissements dont il s'agit seront plus ou moins financés sur fonds publics ou sur fonds mis à la disposition des entreprises énergétiques par le Trésor. Or, l'une des principales sources d'énergie, le pétrole, relève d'entreprises privées et ne donne lieu à l'heure actuelle à aucun financement public.

La raison que je viens d'indiquer ne s'applique évidemment pas à d'autres sources d'énergie qui ne sont pas non plus mentionnées dans la loi de programme, le charbon, le gaz, dont les investissements sont financés, au moins en partie, sur fonds publics; mais dans ce cas, la raison est d'ordre intellectuel.

Il est toujours très difficile de faire des prévisions en matière économique et particulièrement lorsqu'il s'agit d'investissements à long terme. Certes, il est souhaitable d'indiquer, dans une loi de programme, les investissements envisagés; mais mieux vaut ne pas les préciser que de risquer, en se trompant, d'être à brève échéance obligé de revenir sur ce qui avait été décidé et promulgué. Et nous devons bien reconnaître qu'en matière énergétique des erreurs considérables de prévision ont été commises au cours des années passées, non pas seulement en France, non pas même principalement en France, mais dans le monde entier.

Il y a moins de dix-huit mois, dans tous les pays d'Europe on pensait encore que la pénurie de charbon était une donnée fondamentale de l'économie européenne. A cette époque, on n'estimait pas encore à leur juste valeur l'ampleur des richesses pétrolières du Sahara, les réserves de gaz qu'il contient et les possibilités de le transporter. Ainsi, les données du problème de l'énergie en France comme en Europe ont-elles été récemment bouleversées. Il faut un délai avant qu'on puisse en tirer les conséquences avec assez de précision pour qu'une loi de programme puisse être établie.

Si la loi de programme se limite à l'énergie électrique, c'est de la part du Gouvernement, une preuve d'humilité intellectuelle.

Pourquoi, cela étant, a-t-il été néanmoins possible de présenter une loi de programme pour l'énergie électrique ? C'est parce que l'électricité est une forme spécifique d'énergie dont les usages son tels que le plus souvent les autres formes d'énergie ne sont pas substituables. Elle a, dans notre économie — et dans le développement de toute économie — une destinée qui, à bien des égards, lui est propre. C'est pourquoi, en dépit des bouleversements récents survenus dans les problèmes de l'énergie, il demeurait possible de faire des prévisions valables pour l'électricité.

Or des prévisions étaient, en matière d'électricité, particulièrement nécessaires, à raison du long délai qu'impliquent les investissements, leur ampleur financière et technique.

Cela ne signifie pas, naturellement, que le Gouvernement ne se préoccupe pas de l'ensemble de la politique de l'énergie et, si vous le voulez bien, j'y reviendrai tout à l'heure. Pour l'instant, je voudrais dire très brièvement quelques mots de la loi de programme elle-même et répondre aux observations qu'elle a suscitées.

La loi de programme qui vous est présentée tient compte, quant à l'énergie électrique, des prévisions inscrites dans le plan de modernisation et d'équipement. Elle tient compte de ce qu'on a appelé la loi de doublement en dix ans de la consommation d'énergie électrique, loi dont je rappelle qu'elle implique un taux annuel de progression de 7,2 p. 100.

La loi de programme, dans la partie garantie, prévoyant les investissements nécessaires en toutes circonstances, il était normal que le volume des crédits fixés correspondît à une hypothèse courte de développement de la consommation électrique, inférieure à 7,2 p. 100. L'hypothèse retenue correspond à une croissance de 6,7 p. 100.

Il est peu probable que la croissance des besoins se limite à ce taux. Aussi un programme complémentaire figure-t-il, à titre indicatif seulement, dans la loi de programme et il permettrait, si besoin était, de porter le développement annuel au taux de 7,5 p. 100. Tel est l'objectif fixé au développement de l'énergie électrique. Il n'y a pas eu, ici, grande constestation sur ce point.

Plus contestable, évidemment, est la ventilation qui a été faite entre les diverses sources d'énergie électrique, hydrauliques, thermiques, nucléaires; encore que peu de critiques aient été formulées à cette tribune sur la répartition proposée, certains orateurs ont indiqué qu'à leur avis la part consacrée à l'hydraulique était insuffisante. J'exposerai donc à l'Assemblée par quelle démarche intellectuelle nous avons fixé la part respective de ces trois sources d'énergie.

Assez paradoxalement, c'est en commençant par la plus récente, c'est-à-dire la source nucléaire, que les chiffres ont été arrêtés. Pourquoi ? Parce que, à l'heure actuelle, la part d'énergie attendue d'une source nucléaire ne résulte pas de considérations strictement économiques, mais essentiellement du souci de doter la France, au cours des années qui viennent, d'une industrie nucléaire et de permettre à nos techniciens, nos ouvriers et nos ingénieurs d'acquérir les compétences nécessaires. Il fallait donc que les investissements prévus à cet égard soient assez élevés pour permettre à la France de posséder une industrie capable de construire des centrales nucléaires. Il n'y avait pas avantage à aller au-delà.

Trois filières ont été retenues afin de partager les risques et de former nos savants et notre main-d'œuvre aux trois techniques qui existent actuellement. Ainsi s'explique que le programme nucléaire français soit sensiblement inférieur au programme nucléaire britannique, les Britanniques paraissant n'avoir pas seulement un souci de formation, mais encore, et dans l'immédiat, celui de fournir de l'énergie à leur économie. Mieux partagés par la nature, nous pouvons actuellement nous en procurer autrement.

Une fois ainsi déterminée la part du nucléaire, restait à faire le partage entre hydraulique et thermique.

On a fort justement signalé, à cette tribune, que la part de l'hydraulique, telle qu'elle est prévue pour 1960 et pour 1961, sera légèrement inférieure à ce qu'elle était au cours des dernières années. En chiffre absolu, les puissances hydrauliques seront à peu près égales, mais, en pourcentage, elles seront un peu moindres.

En 1962, l'infléchissement s'accentue; la part de l'hydraulique, dans le programme garanti, est encore réduite. Cela, pour plusieurs raisons. D'abord, parce que les investissements productifs d'énergie hydraulique coûtent très cher: environ trois fois plus que les investissements thermiques et déjà plus que les investissements nucléaires. Adopter la production hydraulique, c'est donc obliger le pays à un effort immédiat considérable, dont il est d'ailleurs récompensé par la suite, du fait du très faible coût d'exploitation de ces centrales.

A un moment où le pays doit effectuer tant d'investissements dans des domaines divers, industriels ou autres, pour la construction de logements notamment, on se devait de se montrer quelque peu économe des investissements hydrauliques.

Une autre raison est que — et j'y reviendrai — nous avons de graves préoccupations pour les années prochaines quant au placement d'une partie de notre production charbonnière.

Il a été dit que les centrales thermiques consommaient à concurrence de 40 p. 100, aux cours des années dernières, du charbon importé. Ce fut peut-être vrai en certaines années mais, à l'heure actuelle, nos centrales thermiques consomment exclusivement du charbon français et c'est du charbon français que consommeront les nouvelles centrales thermiques qui seront construites.

Voilà les raisons pour lesquelles la part du thermique est relativement élevée dans cette loi de programme.

Je dois maintenant quelques explications à l'Assemblée sur les ouvrages mêmes que comporte ce programme.

Un orateur s'est étonné de ce que l'emplacement des centrales hydrauliques à construire soit indiqué en annexe à la loi de programme alors qu'il n'en est pas de même pour les centrales thermiques.

La raison de cette différence de traitement est la suivante. Il s'agit d'une loi financière qui est soumise au Parlement, principalement pour que celui-ci apprécie la rentabilité des opérations qui lui sont proposées. Or, en matière hydraulique, la nature de l'ouvrage, le lieu d'implantation, le régime de la rivière, constituent les facteurs essentiels de la rentabilité. Il était donc important de les faire connaître. Au contraire, quel que soit l'endroit où l'on implante une centrale thermique, le coût de l'ouvrage est non pas identique, mais très voisin, si bien que le facteur géographique n'a guère d'influence sur la rentabilité de l'opération.

Les emplacements des centrales hydrauliques étant indiqués, quelques observations à ce sujet ont été formulées, notamment sur l'absence, dans le projet, du barrage de la Rance et du barrage de Pierre-Bénite, décision qui a été critiquée.

En ce qui concerne le barrage de Pierre-Bénite, je serai très bref puisque mon collègue M. Buron et moi-même, incidemment, avons déjà répondu sur ce point ce matin. Ce barrage sera inscrit au programme de 1962 si, le département des travaux publics, d'un côté, comme M. Buron l'a indiqué, et les collectivités locales, de l'autre, prennent leur part de la dépense.

Le projet de la Rance appelle de plus longues explications. Il n'a pas été inscrit au programme. Certes, comme les projets relatifs à 1962 n'ont pas fait l'objet d'indications géographiques, il me serait relativement facile de dire: rassurez-vous, le projet de barrage sur la Rance sera peut-être pour 1962. Mais je préfère traiter le problème à fond.

Pourquoi le barrage sur la Rance n'est-il pas inscrit au programme ? C'est, en vérité, très simple.

Lorsque l'on compare le coût du projet de barrage sur la Rance et celui d'autres installations hydroélectriques, on constate que l'on pourrait produire, en utilisant d'autres sites hydro-électriques en France, la même quantité d'énergie électrique pour une dépense d'investissement qui serait inférieure d'environ 11 à 15 milliards sur les 58 milliards prévus.

Si l'on compare le coût du projet concernant la Rance à ce qu'il en coûterait pour produire la même énergie électrique au moyen d'une usine thermique, le surprix est encore de l'ordre de 8 milliards de francs.

Il est vrai qu'à l'encontre d'une décision de refus fondée sur ces comparaisons, on fait valoir divers arguments.

On dit d'abord que la construction du barrage de la Rance procurerait des salaires et des revenus aux habitants de la région pendant les cinq ou six ans de la construction.

Cela est vrai, mais les salaires de 2.000 ouvriers pendant cinq ans sont au total inférieurs à 8 milliards. Autrement dit, si cette seule considération était en jeu, il en coûterait moins cher au Trésor de payer ces ouvriers à ne rien faire.

**M. Paul Mirguet.** Oui, mais il en resterait quelque chose.

**M. le ministre de l'industrie et du commerce.** Deuxième argument: il est nécessaire d'implanter une usine hydro-électrique dans cette région de France, peu favorisée à cet égard par la nature, afin que le coût de l'électricité s'y trouve abaissé.

Dans la mesure où le coût de l'électricté produite par le barrage de la Rance serait supérieur à celui de l'électricité produite par n'importe quelle centrale hydro-électrique et supérieur aussi à celui de l'électricité produite dans des centrales thermiques, je ne vois vraiment pas en quoi on ferait par là baisser le coût de l'électricité en Bretagne.

Il existe un troisième argument, c'est que cette centrale marémotrice mettrait en œuvre des techniques remarquables, entièrement nouvelles, qui ont été mises au point par des ingénieurs français.

Cela est vrai. A bien des égards, le projet de barrage sur la Rance est une merveille technique et les groupes-bulbes qui ont été mis au point par nos ingénieurs et constructeurs constituent une incontestable réussite.

On a fait valoir que nous pourrions exporter de tels groupes-bulbes et de telles méthodes à l'étranger, notamment au Canada. J'ai les plus grands doutes quant à la réalisation au Canada, notamment à Passamaquoddy, d'un projet d'usine marémotrice. En effet, le Canada dispose de gaz et de pétrole, c'est-à-dire de sources d'énergie à bien meilleur marché.

Je ne crois donc pas que nous puissions décider une dépense de cette nature et accepter un surprix de 8 à 12 milliards, simplement en fonction de l'espoir d'exporter un jour une technique, n'étant pas du tout assurés que des pays entreprennent jamais la construction d'usines marémotrices.

Cela dit, n'entendez pas que le Gouvernement ait définitivement tiré un trait sur le projet de barrage de la Rance. Une révision de la décision pourra intervenir si le surprix peut être supprimé ou tout au moins réduit dans de très fortes proportions, ce qui n'est pas absolument impossible d'après les ingénieurs. Des études sont faites à l'heure actuelle. En particulier, le groupe qui a été installé dans un bassin de Saint-Malo et qui va fonctionner dans quelques jours permettra de voir quel est réellement le rendement du groupe-bulbe. D'après ce que m'a dit un spécialiste, il n'est pas absolument exclu que le rendement de ce groupe-bulbe se révèle sensiblement supérieur à ce qu'on attend.

Il est, d'autre part, possible de faire entrer en ligne de compte, mieux qu'on ne l'a fait jusqu'ici, les services annexes qui seraient rendus par ce barrage et notamment la valeur économique de la route qui passerait sur le barrage et qui éviterait de construire un pont.

Je crois qu'à la fin de la présente année ces éléments nouveaux de décision seront disponibles. C'est à ce moment qu'une décision définitive pourra et devra être prise.

Je sens bien ce que mes explications à propos de la Rance, comme les explications que j'aurais pu donner à propos d'autres projets, ont de sèchement comptable et j'imagine le reproche qui peut m'être fait de considérer seulement l'économique et de ne point m'attacher assez au social et à l'humain.

Je répondrai qu'en vérité les deux sont étroitement liés, car le souci du social et de l'humain, doit conduire à organiser la hausse du niveau de vie général de la population. Pour élever le niveau de vie général d'une population, la première condition est d'employer au mieux les forces productives qui sont à la disposition du pays. La meilleure politique sociale, c'est celle qui choisit le mieux les investissements. Par là, les préoccupations comptables rejoignent les préoccupations humaines.

Ne croyons pas qu'en décidant, pour des considérations annexes, de faire tel ou tel investissement en lui-même peu justifié, on satisfasse des aspirations sociales, on retarde, au contraire, l'élévation du niveau de vie.

**M. François-Valentin.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre?

**M. le ministre de l'industrie et du commerce.** Bien volontiers.

**Mme la présidente.** Avec l'autorisation de M. le ministre, la parole est à M. François-Valentin.

**M. François Valentin.** Je vous remercie de l'extrême bonne grâce avec laquelle vous me permettez de présenter de très brèves observations.

Vous venez, avec beaucoup de pertinence d'ailleurs, et, me semble-t-il, d'honnêteté intellectuelle, de faire une distinction d'école entre l'économique et le social.

Je voudrais vous dire que, ayant à élaborer un programme économique général, vous aviez une autre considération à faire entrer en ligne de compte et que c'est vous-même, je veux dire le Gouvernement dont vous êtes le fils très légitime, qui l'avez évoquée, je veux parler de la notion, obligatoire, de défense.

En effet, le 7 janvier dernier, le Gouvernement a publié une ordonnance réorganisant la défense nationale et insistant sur son caractère total. Un article de cette ordonnance — l'article 18 si j'ai bonne mémoire — dispose expressément que le ministre chargé des affaires économiques a le devoir, en coordination avec les autres membres du Gouvernement, d'introduire dans les lois de programme économiques les préoccupations de défense.

Or, au terme de ce débat que j'ai tenté de suivre avec le maximum d'attention, je suis obligé de constater que, ni dans vos écrits ni dans vos propos, vous n'avez, jusqu'à cette minute, introduit cette notion de défense alors que, aussi bien dans certaines options à prendre en matière énergétique qu'à propos de l'organisation de nos transports par voie ferrée ou des télécommunications, cette notion devait, pour le moins — c'est évident — être examinée.

Il existe, sauf erreur, une commission consultative des transports de défense nationale. J'ignore si elle a été consultée. Je n'ai pas le sentiment, en tout cas, que, dans l'hypothèse où elle l'aurait été, ses conclusions aient été retenues.

Ce sont là des observations que nous pouvions déjà faire autrefois avec regret. Permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'obligé de les renouveler aujourd'hui, je joins à mes regrets d'autrefois une nuance d'étonnement. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

**M. le ministre de l'industrie et du commerce.** Monsieur François Valentin, je vous remercie de cette observation.

A propos de la politique de coordination de l'énergie, j'allais précisément parler de la sécurité des approvisionnements. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche et au centre.*)

Si l'Assemblée me le permet et encore que ce problème ne se rapporte pas directement à la loi de programme de l'énergie, je voudrais, en effet, répondre maintenant à des observations qui ont été faites à cette tribune relatives à la politique de l'énergie.

La politique de l'énergie, au sens large, sera l'un des problèmes fondamentaux des années qui viennent, un des points essentiels de la politique économique de tous les pays et, notamment, de la politique économique française.

Ce sujet appellerait de longs débats.

A ce propos, le souhait a été exprimé par divers orateurs que l'Assemblée et ses commissions soient étroitement associées à la définition de cette politique. Je le souhaite moi-même très vivement.

J'observe que, si l'actuel projet de loi de programme sur l'énergie est, en lui-même, insuffisant pour définir une politique d'ensemble, c'est cependant la première fois qu'un tel projet de loi est soumis au Parlement. Un programme en matière d'énergie électrique avait déjà été élaboré, en 1955, mais il avait été fixé par décret. En déposant un projet de loi sur ce même sujet, le Gouvernement a précisément voulu marquer à quel point il souhaite associer le Parlement aux responsabilités à long terme.

Il aura le même souci en matière de politique générale de coordination de l'énergie.

Il a été fait allusion, à cette tribune, au fait que j'avais récemment demandé au commissariat général au plan de réunir une commission pour résoudre ce problème.

La nouvelle n'est pas tout à fait exacte. Personnellement, je ne crois pas que, pour résoudre un très grand problème, il suffise de réunir une commission de techniciens. Cela est certes utile, mais cela ne suffit pas. L'Assemblée sera peut-être intéressée de savoir la procédure que, d'accord avec M. le Premier ministre, j'ai adoptée. Elle est double. Elle consiste, d'une part, à demander à M. le commisaire général au plan de donner au Gouvernement une consultation sur le problème de la coordination de l'énergie, tout en le laissant libre de s'entourer lui-même des conseils qu'il jugerait bon de solliciter et de constituer, le cas échéant, pour s'éclairer, un petit groupe de travail. D'autre part, j'ai adressé, il y a trois semaines, aux grandes entreprises nationalisées productrices d'énergie ainsi qu'aux entreprises pétrolières d'Etat un questionnaire précis à ce sujet. Je veux savoir comment chacune d'elle envisage ce problème afin qu'en cette affaire chacun prenne ses responsabilités industrielles.

Lorsque le Gouvernement sera en possession de ces réponses, il indiquera à l'Assemblée comment il entend résoudre ce problème.

Il serait donc prématuré de ma part de m'appesantir longuement sur ce sujet mais je vais cependant indiquer quelques idées générales qui me paraissent devoir dominer toute solution à intervenir.

Tout d'abord, quelles que soient les modalités d'une politique de l'énergie, celle-ci doit fournir à la France une énergie à aussi bon marché que possible.

On a demandé à la tribune si la loi de programme avait été élaborée en fonction du Marché commun.

Si le Marché commun n'existait pas, nous aurions néanmoins le devoir de fournir à l'industrie et à l'agriculture française de l'énergie à bon marché mais, étant dans le Marché commun, c'est là une obligation absolue. Il est clair, en effet, que l'industrie, l'agriculture, le commerce, les transports nationaux ne sauraient être compétitifs si nous les contraignons à utiliser de l'énergie artificiellement renchérie. Nous ne pouvons pas dans ce domaine nous payer le luxe de retenir certaines formes d'énergie pour en protéger d'autres. Tel est le premier principe.

Le deuxième est relatif à la sécurité des approvisionnements. Nous ne pouvons pas nous décider uniquement en fonction des prix de revient des sources d'énergie: il importe que nous tenions compte aussi, dans une certaine mesure, des origines géographiques. J'avoue toutefois qu'il est difficile, en pareille matière, de définir la juste mesure.

Le troisième principe a trait à des préoccupations d'ordre social. Je pense essentiellement au charbon. Le charbon constitue encore la source principale de l'énergie utilisée dans notre pays. Selon ce que sera le développement économique et ce que seront les nouveautés techniques, la place du charbon dans la fourniture totale d'énergie de la France variera. Il est difficile de préciser dès maintenant comment. Il est probable que non seulement la part, en pourcentage, du charbon ira décroissant mais que même, au terme de quelques années, le montant absolu de l'énergie que nous devrons demander au charbon tendra à diminuer. Cela étant, je tiens pour essentiel que, si une certaine régression de l'emploi du charbon doit se produire, cette situation n'entraîne pas un chômage inadmissible dans les mines. Cela implique donc qu'un plan soit établi pour l'utilisation du charbon et, s'il s'agit d'un plan de régression, qu'il soit établi en fonction des exigences de l'emploi.

Mais j'attire l'attention de l'Assemblée sur un point important. Nous sommes à l'heure actuelle dans une situation assez étrange: dans toute l'Europe, les stocks de charbon s'accumulent. Il n'est pas du tout exclu que dans une année prochaine les choses en apparence s'inversent. Il suffirait qu'il y ait un hiver très froid, un été très sec — par conséquent, une hydraulicité mauvaise — coïncidant avec une reprise économique rapide pour que survienne une pénurie de charbon. Dans ce cas, la tentation serait forte de ne plus appliquer le plan de régression qu'on aurait établi et non pas de remettre en exploitation les mines abandonnées, car ce serait techniquement impossible, mais de renoncer à la fermeture prévue et socialement organisée de certaines mines ou de certains sièges.

Ce serait une faute très grave. Les à-coups qui pourront survenir dans les besoins de charbon, nous devrons les couvrir par l'importation ou par substitution de fuel.

Il reste à savoir quels peuvent être les moyens d'une telle politique. Je ne puis entrer maintenant dans les détails mais je veux indiquer cependant qu'à mon avis ces moyens devront faire appel à des régulations quantitatives.

Je suis convaincu, — et je tire ma conviction d'échanges de vues qui ont eu lieu à plusieurs reprises entre les « pétroliers » et les Charbonnages de France — que l'on peut espérer beaucoup de compréhension des « pétroliers » qui ont bien le sentiment qu'il n'est pas de l'intérêt national, qu'il n'est pas non plus de leur intérêt de créer des difficultés graves aux charbonnages.

Certes, ce problème ne se situe pas seulement dans le cadre national il se situe dans le cadre européen. Ce n'est pas ici le moment d'évoquer les difficultés auxquelles a donné lieu le fonctionnement de la C. E. C. A. Je me bornerai à dire qu'il y aura au cours des années prochaines une très grande tâche, une tâche fondamentale à accomplir en Europe, qui sera l'organisation du marché de l'énergie.

Une troisième idée doit intervenir en matière de politique de coordination d'énergie: une idée géographique.

Un des orateurs qui sont intervenus hier à cette tribune disait, à propos des investissements énergétiques, qu'il ne

faut pas considérer seulement les investissements eux-mêmes, mais qu'il faut considérer aussi les investissements qui se situent en aval... ou en amont.

Il est certain, en effet, que le développement d'une source d'énergie dans une certaine région se traduit par des activités induites dans cette région. Aussitôt, l'idée vient à l'esprit qu'une des préoccupations essentielles dans le choix des investissements énergétiques devrait être une préoccupation régionale. Oui dans une certaine mesure, mais dans une mesure assez faible selon moi, car les prix de revient dans la rentabilité des investissements sont d'une importance primordiale en matière d'énergie.

On a évoqué les taux de croissance qui sont réalisés ou annoncés dans certains pays et l'on a dit qu'il fallait absolument — j'en suis d'accord — que l'économie française connaisse au cours des prochaines années un taux de croissance aussi élevé que possible. Mais il faut bien voir ce que ce taux de croissance implique. Pour que la croissance d'une économie soit aussi rapide que possible, il faut que les investissements soient bien choisis, c'est-à-dire soient hautement productifs. Il faut aussi que l'on n'hésite pas à mettre en œuvre les techniques les plus modernes, même lorsqu'elles viennent bouleverser certaines habitudes.

Il faut encore une suffisante mobilité technique et géographique de la main-d'œuvre. L'expérience, à cet égard, est décisive. Tous les pays, qu'ils soient capitalistes ou non, qui, au cours des cinquante dernières années, ont connu un taux de croissance rapide, sont des pays où une très grande mobilité de la main-d'œuvre a été réalisée. C'est à cette condition seulement que la France pourra tirer parti du fait qu'elle est devenue un pays jeune et mettre en valeur toutes ses richesses.

Je m'excuse de m'être évadé du domaine restreint de la loi sur l'énergie électrique, mais la plupart des orateurs qui m'ont précédé ici m'y avaient, me semble-t-il, invité.

La loi de programme sur l'énergie électrique n'est qu'un élément d'un processus d'ensemble de développement économique. Cet élément est essentiel et c'est celui sur lequel des précisions pouvaient être apportées. *(Applaudissements au centre et à gauche.)*

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

La parole est à M. Pleven pour un rappel au règlement.

**M. René Pleven.** Madame la présidente, avant l'examen de l'article unique, je vous demanderai de bien vouloir éclairer l'Assemblée sur une question d'interprétation du règlement qui n'est pas sans importance pour la suite du débat.

La loi de programme est constituée par un article unique. Si je suis bien informé, elle donnera lieu à un vote unique. Or, elle comprend trois grandes rubriques : énergie électrique, transports et télécommunications.

Je souhaiterais savoir si des amendements tendant au transfert de crédits d'une rubrique à une autre sont recevables, étant entendu que le volume global des crédits ne serait pas modifié par ces amendements.

Subsidiairement, des amendements tendant, à l'intérieur d'une rubrique, à transférer des crédits d'une section à une autre, ou à modifier les affectations prévues par le Gouvernement, sont-ils recevables ?

Je souhaiterais avoir l'opinion de la présidence sur ces deux questions.

**Mme la présidente.** Aux termes de l'article 34 du règlement provisoire, je dois consulter la commission des finances sur la recevabilité de tels amendements.

La parole est à M. le rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

**M. Pascal Arrighi,** *rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.* Mesdames, messieurs, au nom du président de la commission et de la commission elle-même, je répondrai brièvement à la question très importante posée par M. le président Pleven, qui est de nature à créer un précédent pour des débats de ce genre.

Je renvoie tout d'abord M. le président Pleven et nos collègues à l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, dont l'article 14 va nous éclairer sur ce point de procédure très important.

Cet article 14 distingue ce qu'on appelle les transferts et les virements de crédits.

Aux termes du deuxième alinéa de cet article, « les transferts modifient la détermination du service responsable de l'exécution de la dépense ».

Par conséquent, nous ne sommes pas en l'occurrence dans un domaine de transferts, ceux-ci visant seulement à reporter la responsabilité d'une dépense d'un service à un autre.

La question que pose M. le président Pleven se rapporte plutôt à ce que nous avons l'habitude d'appeler, en matière de finances publiques, des virements.

En effet, aux termes de l'article 14, « Les virements conduisent à modifier la nature de la dépense prévue par la loi de finances. Ils peuvent être autorisés par décret pris sur le rapport du ministre des finances sous réserve d'intervenir à l'intérieur du même titre du budget d'un même ministère et d'être maintenus dans la limite du dixième de la dotation... »

A la lumière de cet article 14, il s'agit donc bien d'un virement et, conformément à la jurisprudence habituelle de la commission des finances, telle qu'elle a été appliquée dans cette législature et dans la précédente, nous pouvons répondre à M. le président Pleven, d'une manière très précise, que les virements de titre à titre, de chapitre à chapitre sont interdits.

Ce qui fait l'originalité de la question posée par M. le président Pleven, c'est qu'elle vise les opérations d'une loi de programme. Or, si un crédit afférent à une opération est viré d'un alinéa à un autre — dans l'article unique qui nous est soumis, on ne peut pas parler de rubrique, « rubrique » est une appellation commode qu'a utilisée M. le président Pleven, mais ce n'est pas un terme juridique, administratif ou législatif — on augmente les charges publiques dans le groupe, dans l'ensemble auquel le crédit représentant cette opération serait affecté.

Si donc des amendements étaient déposés dans la perspective qu'évoquait M. le président Pleven, la commission des finances, armée par cet article 14, et confortée par une jurisprudence très sûre, ne pourrait qu'opposer l'irrecevabilité constitutionnelle de l'article 40.

**Mme la présidente.** Je consulterai donc, le cas échéant, la commission des finances lorsque des amendements de ce genre seront présentés.

**M. René Pleven.** Je demande la parole.

**Mme la présidente.** La parole est à M. René Pleven.

**M. René Pleven.** Je voudrais adresser encore quelques mots à M. le rapporteur général pour m'assurer que j'ai bien compris sa déclaration, car les questions que j'ai posées tendent à établir une jurisprudence non seulement pour cette loi, mais pour toutes les autres lois de programme.

Si je comprends bien la réponse de M. le rapporteur général, elle veut dire que l'Assemblée ne peut émettre qu'un vote, pour ou contre, sur la totalité des crédits demandés. Est-ce bien le sens de vos indications, monsieur le rapporteur général ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Monsieur le président Pleven, je vais vous répondre à la lumière d'un précédent récent et vous dire quelles sont les possibilités qui s'offrent à un parlementaire dans la discussion d'une loi de programme.

Le précédent est intervenu à l'occasion d'un amendement que M. Charpentier avait déposé — ceux qui ont assisté à toute la discussion de la loi de programme sur l'agriculture s'en souviennent — au nom de la commission de la production et des échanges.

L'amendement avait été ainsi rédigé — je me permets de le relire, parce que cela permettra de fixer les idées :

« Dans la mesure où des opérations ressortissant à l'une des rubriques ci-dessus n'auraient pu être engagées, le Gouvernement est autorisé, dans le cadre des lois de finances annuelles ou rectificatives, à affecter les autorisations de programme ou les crédits de payement inutilisés à l'exécution d'opérations figurant dans une autre de ces rubriques. »

Le rapporteur qui était au banc de la commission, M. Gabelle, répondit à M. Charpentier :

« Le Gouvernement a toujours le droit d'opérer des reports de crédits d'une loi de finances sur une autre. Il est même le seul à pouvoir le faire, puisque nous n'avons plus d'initiative dans ce domaine. Je crois donc que cet amendement, comme le précédent, est inutile. »

Et M. Laile avait bien voulu retirer cet amendement, abrégeant ainsi la discussion.

La prérogative qui demeure intacte pour le parlementaire est de distraire une opération. Un amendement déposé par nos collègues, MM. Le Douarec et Rombeaut, tendant à supprimer une opération, va être discuté tout à l'heure. Il est parfaitement recevable. L'Assemblée se prononcera sur le plan technique, sur le principe même de cet amendement, mais celui-ci est certainement recevable au regard de toutes les dispositions constitutionnelles ou réglementaires.

**Mme la présidente.** L'Assemblée souhaitera sans doute terminer cette discussion au cours de la présente séance, pour com-

mencer, dès ce soir, la discussion du projet sur la promotion sociale. (*Assentiment.*)

Je fais donc appel aux auteurs des trois amendements qui ont été déposés pour que leur discussion puisse avoir lieu dans des délais raisonnables et que nous puissions lever la séance vers vingt heures en ayant terminé l'examen de ce projet. (*Applaudissements.*)

*Article unique.*

**Mme la présidente.** Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Est approuvé un programme d'équipement économique général d'un montant total de 1.327.785 millions de francs.

« Ce programme s'applique:

« 1° A l'énergie électrique, à concurrence de 883.400 millions de francs, pour les opérations d'électricité de France, de la Compagnie nationale du Rhône, de charbonnages de France (centrales thermiques minières) et du commissariat à l'énergie atomique (années 1960, 1961 et 1962);

« 2° Aux transports et communications, à concurrence de 264.385 millions de francs, soit:

| | |
|---|---|
| Société nationale des chemins de fer français (électrification et matériel roulant neuf) [années 1960, 1961 et 1962] | 203.700 millions de francs; |
| Travaux publics (ports de commerce et de pêche, voies de navigation intérieure) [années 1960, 1961 et 1962] | 54.000 millions de francs; |
| Aviation civile et commerciale (navigation aérienne et météorologie) [années 1960 et 1961] | 6.685 millions de francs; |

« 3° Aux télécommunications (années 1960, 1961 et 1962), à concurrence de 180.000 millions de francs. »

Les chiffres globaux prévus aux alinéas 1ᵉʳ et 4 (paragraphe 2°) sont réservés jusqu'à l'examen des amendements.

MM. Le Douarec et Rombeaut ont déposé un amendement n° 1 rectifié ainsi conçu:

« I. Dans le 6ᵉ alinéa (travaux publics), substituer au chiffre de 54.000 millions le chiffre de 51.800 millions;

« II. En conséquence, dans le 4ᵉ alinéa (paragraphe 2°) et dans le 1ᵉʳ alinéa, substituer respectivement aux chiffres de 264.385 millions et de 1.327.785 millions, les chiffres de 262.185 millions et de 1.325.585 millions. »

La parole est à M. Le Douarec.

**M. Bernard Le Douarec.** Mes chers collègues, je ne dissimule pas le serrement de cœur que je ressens en demandant à l'Assemblée nationale, au nom de mon collègue M. Rombeaut et en mon nom personnel, de rejeter du programme d'équipement économique général la somme de 2.200 millions prévue en 1960 pour la construction d'un engin de radoub à Brest. Serrement de cœur parce qu'il s'agit de Brest, ville martyre relevée de ses ruines et qui, à de multiples titres, a droit à la reconnaissance de la nation. Serrement de cœur parce que, lorsque l'on porte un nom comme le mien, on ne peut dissimuler ni ses origines, ni ses sympathies.

Il nous a paru à l'un et à l'autre — je le dis à nos trois collègues du Finistère qui sont intervenus avant que je prenne la parole — que ce n'était pas une querelle de clocher, mais une question nationale. Il s'agit de savoir, si oui ou non, cet investissement de 2.200 millions — et demain, ce sera beaucoup plus — est justifié.

Il ne s'agit pas d'une querelle entre deux villes bretonnes, l'une et l'autre martyres de la guerre, mais il s'agit de savoir si l'intérêt du pays justifie une dépense considérable. Or, mesdames, messieurs, permettez-moi de rappeler les principes juridiques essentiels en matière de loi de programme.

Les voici. Ils sont contenus dans une phrase de la lettre de M. le Premier ministre au président de l'Assemblée nationale. Je prie l'Assemblée de bien vouloir en écouter la lecture: « Afin de maintenir notre politique budgétaire dans les limites de prudence nécessaire le critère retenu dans la préparation de chacun des projets présentés a été que les dépenses prévues devraient répondre à une nécessité indiscutable au point qu'il apparaisse que, sauf circonstances imprévisibles, elle devraient être réalisées en tout état de cause ».

Et l'exposé des motifs de la loi de programme, en ce qui concerne les ports maritimes, rappelle avec une netteté absolue ces principes d'urgence et de nécessité indiscutable. Je cite: « ...l'accroissement rapide et continu du trafic pétrolier et des dimensions des navires qui l'assurent, le développement des industries sidérurgiques sur le littoral et la mise en service de navires minéraliers de gros tonnage, nécessitent des investissements appropriés.

« Le présent projet de loi prévoit la réalisation d'un nombre limité d'opérations choisies parmi celles qui apparaissent les plus urgentes et qui répondent, d'autre part, à l'un des critères suivants... ».

Et voici le critère qui intéresse notre discussion: « ...facilités pour la réparation à sec et à flot des grands navires, permettant ainsi à notre industrie de la réparation navale de conserver et d'accroître, si possible, la part qu'elle prend à la réparation des navires étrangers ».

L'Assemblée voudra bien retenir ces deux notions de règle en matière de lois de programme: un projet n'est retenu que s'il présente un caractère d'urgence et de nécessité indiscutable.

Le problème que je vous soumets est donc extrêmement simple: oui ou non la construction d'un engin de radoub à Brest remplit-elle ces conditions? Très simplement, et aussi brièvement que possible, quelle est donc la situation?

**M. René-Georges Laurin.** Cinq minutes!

**M. Bernard Le Douarec.** Le sujet mérite mieux que cela. Mais je vous promets de faire l'impossible pour être bref.

La thèse de Brest peut se résumer ainsi: « Je suis un port de faible activité et il n'est pas question pour moi de faire des réparations de paquebots et de cargos, car je n'en reçois pas ou je n'en reçois que très peu. En revanche, étant admirablement placé du point de vue géographique, je puis accueillir les pétroliers. Le pétrolier, en effet, n'est pas dans la même situation que le paquebot ou le cargo. En principe, il ne peut pas être réparé au port où il décharge, en raison des servitudes qui lui sont propres. Il doit d'abord subir l'opération de dégazage. Par conséquent, lorsque les pétroliers auront déchargé dans les ports de la Manche et de la mer du Nord, sur le chemin du retour, après leur dégazage, ils s'arrêteront chez moi pour passer en cale sèche. »

Voilà résumée d'une manière aussi objective que possible — M. le ministre des travaux publics m'en rendra justice — la thèse de Brest. Il faut alors que cette Assemblée sache quel est l'équipement de la France en matière de cales sèches, quelles sont nos possibilités nationales.

Nous disposons, à l'exclusion de la Méditerranée, de deux cales sèches importantes: celle du Havre et celle de Saint-Nazaire. Je parle, bien entendu, des cales supérieures à trois cents mètres et j'exclus, par principe, des cales fort importantes telles que celle du Homet à Cherbourg, l'une des formes de Brest et la forme n° 1 de Saint-Nazaire, cette dernière ayant cependant reçu l'*Ile-de-France*. Je ne retiens que les cales géantes en mesure de recevoir les navires les plus importants.

Point capital dans cette discussion — mais je ne veux pas reprendre les arguments exposés par M. Rombeaut — je laisse également de côté deux cales considérables situées à Brest, les cales de radoub de la marine nationale n° 8 et n° 9.

Nous disposons donc de deux cales sèches: le Havre et Saint-Nazaire.

Il me semble superflu de vous présenter le Havre; en ce qui concerne Saint-Nazaire, je me borne à vous indiquer que sa cale a été construite pour permettre au *Normandie* de quitter le port. Elle a été, au cours de la guerre, l'enjeu de l'un des plus grands exploits de l'histoire, le raid britannique de 1942. C'est dire l'importance capitale qu'elle présente sur les rives de l'Atlantique.

Deux arguments ont été invoqués par M. le ministre des travaux publics: d'une part, Brest est mieux placé géographiquement; d'autre part, les armateurs des pétroliers demandent une cale à Brest.

Je ne crois pas — et j'accepte tout arbitrage — que Brest soit pratiquement mieux placé que Saint-Nazaire. Certes, il y a, pour les navires qui descendent le long de nos côtes pour se rendre au Moyen-Orient et qui, par conséquent, doivent passer au cap Finisterre une différence de l'ordre de 100 milles.

C'est vraiment peu de chose pour les navires modernes et puissants dont nous disposons.

Comment donc est né le projet de Brest ?

D'abord, pour une raison sentimentale, d'ailleurs parfaitement compréhensible, tenant à la situation difficile de cette ville. Ensuite à l'époque d'euphorie, dont se souvient M. le ministre des travaux publics, caractérisée par le développement à une cadence prodigieuse de la flotte marchande dans le monde. Notamment au moment de l'affaire de Suez, l'on assista à un développement considérable des pétroliers dans toutes les flottes mondiales.

Le projet de Brest pouvait alors être envisagé. Mais nous sommes en 1959 et il s'agit de savoir si ce projet est acceptable aujourd'hui.

Or, mesdames, messieurs, quelle est actuellement la situation de la construction navale? Je m'excuse de cette nouvelle citation, mais il faut que vous connaissiez ces chiffres.

En 1955, la France a construit 1.064.700 tonneaux; en 1956, 1.458.000 tonneaux; en 1957, nous tombons à 300.000 tonneaux, et la situation n'est pas plus brillante depuis.

D'ailleurs, ce phénomène n'est pas particulier à la France, il est international. Nous sommes tous tombés au creux de la vague; il s'agit de savoir si nous remonterons la lame, mais nul n'a le droit, dans les circonstances actuelles, de faire des pronostics en ce domaine.

Je ne vais faire état que d'un point de vue, la personnalité de son auteur ne pouvant être discutée... (*Mouvements divers.*)

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, je vous demande de faire un effort d'attention, M. Le Douarec va certainement en terminer rapidement. (*Sourires et applaudissements.*)

**M. Bernard Le Douarec.** Voici, mesdames, messieurs, l'opinion de M. Marchegay, délégué général du comité central des armateurs de France:

« Ce qui est grave, c'est qu'à moins d'une reprise rapide et importante du trafic maritime mondial, on ne voit d'autre solution à la crise que dans le désarmement et la démolition d'un tonnage considérable, en particulier de navires âgés. De telles mesures d'assainissement ou d'attente risquent, pour des raisons d'ordre psychologique ou matériel, de ne se réaliser que lentement. Elles représenteront, en tout état de cause, des sacrifices financiers considérables. »

Voulez-vous savoir quelle est aujourd'hui la situation de la flotte pétrolière dans le monde ? J'ouvre *Pétrole-Information* du 20 juin 1959 et j'y lis ceci:

« En dépit du désarmement de nouvelles unités, le marché demeure toujours très déprimé. En effet... » — et je vous supplie de réfléchir à ces chiffres — « ...à la date du 15 juin, on estime le tonnage désarmé à 7.055.790 tonnes *deadweight*, représentant 431 navires, soit une augmentation de 33 navires pour 400.000 tdw depuis le 15 mai dernier. A ces navires doivent être ajoutés 56 navires du M. S. T. S.... » — Il s'agit du groupement de ravitaillement de l'armée américaine sur tous les points du globe — « ...d'un tonnage total de 913.627 tdw. »

Ces chiffres démontrent d'une façon mathématique — les chiffres ne se discutent pas — que la marine marchande connaît une crise sans précédent au point que, non seulement l'on doit désarmer des unités, mais que l'on propose leur démolition pure et simple.

Pour la France, alors que se présente en outre le miracle du Sahara, et que désormais le trafic s'effectuera essentiellement par la seule Méditerranée, croyez-vous raisonnable, étant donné la conjoncture mondiale, d'engloutir, non pas 2.200 millions de francs, mais au moins 8 milliards ? N'ayez aucune illusion, en effet: j'indique à l'Assemblée, pour quelle connaisse ses responsabilités, que la cale de Saint-Nazaire a coûté, en 1930, 166 millions. Nous sommes en 1959 et la cale de Brest nous coûtera de 8 à 10 milliards dont 50 p. 100 à la charge de la nation et 50 p. 100 à la charge des collectivités locales que j'admire de s'engager dans des emprunts de cette importance.

J'affirme que ce serait une erreur lourde — et il ne s'agit pas d'une querelle de clocher mais d'une affaire nationale — que d'investir des sommes aussi considérables, alors que vous connaissez maintenant la situation par des documents irréfutables, et encore me suis-je limité dans ce domaine. Enfin... (*Mouvements divers.*)

Soyez tolérants, mes chers collègues; c'est une vertu que l'on pratique peu ici, et c'est regrettable.

Enfin, je me permets d'attirer votre attention, monsieur le ministre des travaux publics, sur les quelques observations suivantes.

Il n'est pas douteux que la cale de Saint-Nazaire, en présence d'une concurrence à sa porte, sera dans l'impossibilité de boucler son budget.

Il n'est pas douteux, par conséquent, que la chambre de commerce de Saint-Nazaire, dans l'impossibilité d'équilibrer son bilan, sera dans l'obligation de tendre la main vers l'Etat.

Il n'est pas douteux qu'il en sera de même pour Brest.

Il n'est pas douteux qu'avant même le départ du paquebot *France* le problème de l'emploi de la main-d'œuvre de l'industrie navale se posera à Saint-Nazaire, et l'Etat, si le chômage sévit, devra payer.

Par conséquent, en toute hypothèse, c'est l'Etat qui fera doublement les frais de l'opération. Est-ce raisonnable ? Est-ce sérieux ?

Ne pensez-vous pas — je m'efforce d'être objectif — qu'il y aurait des investissements plus intelligents ? Ne pensez-vous pas que pour la Bretagne le barrage de la Rance est infiniment plus justifié ? Ne pensez-vous pas que pour le Finistère il serait plus raisonnable de lui donner des moyens de communication rapides de façon que malgré son étymologie il ne soit plus le bout du monde ? Et combien d'autres exemples me viennent à l'esprit !

J'en ai terminé, regrettant de n'avoir pas été en mesure de traiter avec l'ampleur qu'il mérite tout ce problème.

Après un débat de conscience, j'ai estimé de mon devoir de me joindre à mon collègue M. Rombeaut. Vous représentez le pays, vous disposez des deniers de la nation. Il vous appartient de les défendre.

Ayant pris mes responsabilités en toute loyauté, je demande à l'Assemblée de prendre les siennes. (*Applaudissements sur divers bancs au centre et à gauche.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Crouan, contre l'amendement.

**M. Jean Crouan.** Mes chers collègues, je vous demande la permission de présenter très simplement et très brièvement deux observations en réponse à ce qui vient d'être dit par M. Le Douarec.

Que notre collègue se rassure! Il n'est nullement dans mes intentions d'engager ici une querelle de clocher. Les querelles de clocher ne sont d'ailleurs pas de mise en Bretagne.

Je lui opposerai simplement deux arguments.

Le premier est propre à la ville de Brest; personne ne s'en étonnera: il est de mon devoir d'en faire ici état.

Cette ville de Brest, ville martyre, aujourd'hui reconstruite, est au cœur de nos préoccupations. Nous avons le souci de lui redonner la vie que mérite cette reconstruction et de créer de nouvelles possibilités d'activité. C'est pour cela que, depuis quelques années, nous nous efforçons d'y implanter de modestes industries. C'est pour cela aussi que, servant sa vocation naturelle, nous y avons décidé la création d'une station de dégazage pétrolier. C'est pour cela enfin que, depuis trois ans, nous nous battons pour obtenir du commissariat au plan l'inscription de cette cale de radoub. Vous ne vous en étonnerez pas, notre devoir nous le commandait.

Cette ville de Brest a perdu, depuis la guerre, il faut bien le dire, une grande partie de ses activités par suite du transfert en Méditerranée de la plus grande partie des unités de la flotte. Elle a perdu aussi d'autres activités militaires, en particulier son vieux régiment d'infanterie de marine. Nous avons donc le souci d'y créer de nouvelles activités économiques. Il est de la vocation de Brest d'y implanter une cale de radoub.

Mon second argument est d'intérêt général. Je dois dire à M. Le Douarec qu'il ne m'a pas convaincu. Brest a une situation géographique essentielle pour cet engin de carénage, car, devant Brest, passe ce boulevard international de la mer où défilent chaque année, au large d'Ouessant, 30.000 unités françaises et étrangères, 20.000 descendant vers le Sud, dont 50 p. 100 sont des pétroliers.

Au moment où Falmouth est encombré, où les navires français et étrangers qui veulent y aller caréner font la queue, nous avons, à Brest, la possibilité de recevoir tous ces bateaux et, à côté de la station de dégazage de pétroliers, d'y créer cette activité nouvelle.

Quant à l'argument des cales militaires, avancé par M. Le Douarec, il ne tient pas. Notre collègue sait fort bien que la marine nationale l'a déjà réfuté en remarquant que ces cales sont occupées à longueur d'année et pour les deux tiers par les navires de la flotte; elles sont au service des unités de la marine nationale, des unités de l'O. T. A. N. et de la défense atlantique et elles ne peuvent être au service du secteur privé que dans la mesure où il reste encore quelques jours disponibles. Cet argument ne tient donc pas.

Nous avons de grandes inquiétudes, mes chers collègues, quant à l'activité et à l'avenir de cette région de Bretagne. Il nous a été donné de dire plusieurs fois, ces temps derniers, que, dans les lois de programme, qu'il s'agisse de l'équipement scolaire, de l'équipement hospitalier ou de l'équipement général, la place qui nous est faite est bien petite.

Pour une fois que nous avons la possibilité d'obtenir des crédits importants pour cette région de l'Ouest que nous défendons avec toute notre foi, je supplie nos collègues Le Douarec et Rombeaut, de ne pas insister; je fais appel à leurs sentiments de solidarité bretonne, cette solidarité qui se manifeste si bien au sein du C. E. L. I. B., comité d'études et de liaison des intérêts bretons où chaque fois que nous avons à défendre un projet, quel qu'il soit, nous trouvons l'unanimité des parlementaires bretons pour s'associer à nos démarches.

Je demande à M. Le Douarec d'accepter de retirer son amendement. S'il décidait de le maintenir, je demanderais à l'Assemblée de le repousser. (*Applaudissements à droite et sur quelques bancs à gauche.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Bien qu'on m'ait convié à rendre un arbitrage, je ne le tenterai pas en ce lieu.

D'ailleurs, dans la mesure où j'aurais à le faire, il est clair que je l'ai déjà rendu, puisque je suis cosignataire de cette loi de programme, et je serais bien malvenu de dire que je dois réfléchir, maintenant que je l'ai présentée.

Le problème revêt deux aspects différents.

L'un de ces aspects est ancien et nous le connaissons depuis longtemps. Bien avant M. Crouan, d'autres parlementaires — et des plus éminents — ont soulevé dans mon cabinet la vieille question d'un accord entre la marine nationale et la marine marchande. Il est vrai qu'il se pose un problème. Pourquoi le nier ?

Et puis, il y a le problème, que rappelait M. Crouan, de la nécessité de réparer nos propres navires et d'être à la disposition de l'O. T. A. N.

J'avoue que, moins optimiste que notre collègue, j'aurais peut-être une légère tendance — au moins quand je ne suis pas au Gouvernement (*Sourires*) — à estimer qu'il doit exister des possibilités d'accord plus souples que celles qu'il indiquait tout à l'heure. Mais ce n'est certes pas moi qui critiquerai le Gouvernement, alors qu'un parlementaire en défendait si bien la solidarité tout à l'heure. (*Sourires.*)

Toutefois — et M. Crouan m'entend bien, car il n'y a ni dans mon esprit ni dans le sien le moindre désir de plaisanterie ou de désaccord — il y a une difficulté certaine.

Il est vrai — je l'ai dit ce matin à la tribune — que les cales de Brest ont été largement utilisées par la marine nationale et par les marines alliées. Pourtant je veux espérer encore que certains aménagements pourraient être trouvés. Mais, pour parler franchement, ces aménagements ne pourront être conçus que dans un certain esprit, c'est-à-dire si, d'abord, est affirmée la vocation de Brest au carénage des pétroliers. Il est bien clair, en effet — mettez-vous à la place de tout responsable de la marine nationale à qui l'on dit : nous pourrons peut-être faire appel à vous, si vous vous montrez compréhensif — que certaines façons de discuter ne sont pas acceptables sur aucun plan, ni commercial, ni administratif.

Je dis à M. Le Douarec comme à M. Crouan que, jusqu'à la dernière seconde, je m'efforcerai d'épargner les deniers de l'Etat. J'ai, bien entendu, comme tant d'autres, présente à l'esprit une organisation qui permettrait à la fois de défendre les intérêts de la marine nationale et de faire des économies. Je crois pouvoir me faire comprendre de l'Assemblée tout entière : il faut d'abord, pour que la négociation puisse aller jusqu'à son point ultime — je ne promets pas de la gagner, mais de la tenter — il faut, d'abord, qu'une volonté soit affirmée. Ainsi, la question soulevée par MM. Le Douarec et Rombeaut est de savoir si, effectivement, cette volonté doit être affirmée. C'est le problème de Saint-Nazaire et de Brest qui se trouve ainsi posé.

Ce matin, certains d'entre vous ne m'ont pas totalement compris, quand je parlais des arbitrages difficiles qui se posent à un ministre, lorsque j'ai expliqué qu'il se posait parfois — sans vouloir plaider sentimentalement la défense des ministres — vraiment des drames de conscience quand il fallait choisir entre les uns et les autres et s'efforcer de faire que le choix soit le plus conforme possible à l'intérêt général.

Je rends hommage à M. Le Douarec pour la façon dont il a présenté très objectivement la thèse de Brest, et ce qu'il a dit avait retenu mon attention ; il est vrai que ce port est dans une position géographique particulièrement favorable pour les pétroliers qui doivent pouvoir effectuer le dégazage en cours de route. Mais il est vrai, surtout, comme le disait M. Crouan, qu'il y a Falmouth en face et que c'est vraiment vis-à-vis de ce port que le problème de la concurrence se pose.

**M. Jean Legendre.** La Normandie a conquis la Bretagne, si je comprends bien, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Rassurez-vous, monsieur Legendre ; celui qui peut dire qu'un Mayennais est plus Breton que Normand ou plus Normand que Breton n'est pas assez Normand pour en parler. (*Rires.*) Laissez-moi rester sur le plan maritime et n'ajoutez pas vos problèmes terriens à la question. (*Sourires.*)

Sérieusement, j'ai été très intéressé par ce que nous a dit M. Rombeaut hier au sujet des propositions de la chambre de commerce de Saint-Nazaire et du désir de Saint-Nazaire, que je comprends particulièrement bien.

**M. Bernard Le Douarec.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je vous en prie.

**M. Bernard Le Douarec.** Ce ne sont pas des propositions, monsieur le ministre.

La chambre de commerce de Saint-Nazaire a obtenu en 1958 — vous l'ignoriez, et vos services ne vous l'ont pas dit — l'autorisation de l'Etat de contracter un emprunt de 300 millions de francs.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Dont 80 millions de francs, me disent mes services, pour le financement de l'équipement de la grande cale de ce port.

Mais le problème reste celui de savoir si l'équipement complémentaire de la grande cale de Saint-Nazaire y fera venir les pétroliers, et si ce problème se pose, je voudrais faire observer à mes collègues, ou du moins à ceux qui seraient mes collègues, si je n'étais pas ce que je suis, (*Sourires*) d'abord que la question n'est pas neuve et qu'en ce qui concerne Saint-Nazaire et en particulier les chantiers qui sont parmi les mieux adaptés et les plus compétents en matière de construction, jusqu'à une date récente le problème de la réparation et du radoub n'a pas été étudié.

Nous n'avons pas, dans les dossiers, des propositions concrètes, comme les propositions relatives à Brest en ces dernières années.

Je me trouve donc devant la situation suivante : une étude faite depuis un certain nombre d'années, une situation géographique favorable, un problème à résoudre en liaison avec la marine nationale dans les conditions que j'ai dites, et aussi, comme vous l'avez tous dit, un problème économique, psychologique et social.

Me fondant sur une vieille expérience due à mon passage à différents postes ministériels, et, notamment, à un très bref séjour dans un ministère auquel chacun de nous pense, je demande à l'Assemblée de ne pas céder à la tentation.

Si l'amendement était voté, aucune solution cohérente de ce problème ne serait possible au cours des années à venir. Je ne prétends pas que celle qui a été proposée par moi soit celle qui m'enchante le plus, mais je prétends que le vote de l'amendement proposé empêcherait dans des conditions particulièrement fâcheuses toute amélioration de cette solution.

C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de bien vouloir s'en tenir au texte présenté par le Gouvernement et de repousser l'amendement de MM. Rombeaut et Le Douarec.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Rombeaut, pour répondre au Gouvernement.

**M. Nestor Rombeaut.** Mes chers collègues, mon intervention sera très brève.

M. Le Douarec et moi-même, sensibles à tous les arguments qui ont été développés, sommes prêts à abandonner notre amendement, mais nous voudrions que les pourparlers soient poursuivis avec la marine nationale pour que son équipement soit utilisé au maximum.

Mais, tout à l'heure les travailleurs de la réparation navale de Saint-Nazaire ont été très malmenés par M. Crouan. Je voudrais que l'on rende justice à ceux qui ont construit nos plus beaux paquebots et qu'on ne dise pas qu'ils sont incapables de réparer un bateau qui vient en carénage.

**Mme la présidente.** Monsieur Rombeaut, vous retirez donc l'amendement ?

**M. Nestor Rombeaut.** Oui, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement est retiré.

M. Dreyfous-Ducas a déposé un amendement n° 2 ainsi conçu :

« I. Dans le 6e alinéa (travaux publics) substituer au chiffre de « 54.000 millions », le chiffre de « 94.610 millions ».

« II. En conséquence, dans le 4e alinéa (§ 2°) et dans le 1er alinéa, substituer respectivement aux chiffres de « 264.385 millions et de 1.327.785 millions », les chiffres de : « 304.995 millions et de 1.368.395 millions. »

Mais je dois consulter la commission des finances sur la recevabilité de cet amendement, car son adoption paraît entraîner une augmentation de dépenses.

**M. le rapporteur général.** Mesdames, messieurs, il est normal que la présidence ait, aux termes de l'article 34 du règlement provisoire, accepté l'amendement de M. Dreyfous-Ducas, dont l'irrecevabilité n'était pas évidente.

M. Dreyfous-Ducas souhaite que le volume total des travaux apparaisse dans la loi de programme en ajoutant aux engagements de l'Etat les engagements des collectivités locales.

Cet engagement est contraire à la pratique que nous avons déjà observée dans la loi d'équipement sanitaire. Par ailleurs, il obligerait l'Assemblée à donner une garantie aux engagements des collectivités locales.

En effet, en ce qui concerne les ports maritimes, les fonds de concours des collectivités locales sont le complément obligé des dépenses de l'Etat, mais pour les voies navigables les fonds de concours sont volontaires.

Pour ces raisons, la commission des finances ne peut que déclarer avec regret, mais avec fermeté, que l'amendement de M. Dreyfous-Ducas est irrecevable.

**Mme la présidente.** Etant donné l'avis formulé par la commission des finances, je décide que l'amendement de M. Dreyfous-Ducas est irrecevable.

J'appelle maintenant les chiffres globaux, qui avaient été réservés dans l'article unique, soit:

Au premier alinéa, 1.327.785 millions; au paragraphe 2° (alinéa 4), 264.385 millions.

Il n'y a pas d'opposition à leur adoption ?...

Ces chiffres sont adoptés.

Le vote sur l'article unique est réservé jusqu'à l'examen des articles additionnels.

MM. Dubuis, Dorey, Marc Jacquet et Szigeti, ont déposé un amendement n° 3 tendant à insérer un article additionnel ainsi conçu:

« Une disposition de la loi de finances pour 1960 devra prévoir:

« 1° L'affectation de 22 p. 100 du produit des droits intérieurs sur les carburants routiers au fonds d'investissement routier institué par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951;

« 2° La répartition de ce prélèvement entre les tranches nationales, départementales, urbaines et rurales du fonds d'investissement routier. »

La parole est à M. Dubuis.

**M. Emile Dubuis.** Mes chers collègues, pour répondre au vœu de Mme la présidente, je défendrai mon amendement en quelques mots.

Tout au long de ce débat, on a beaucoup parlé du fonds d'investissement routier. On a rappelé qu'il avait été créé en 1951, puis progressivement amenuisé et enfin pratiquement supprimé. Dans son rapport écrit, M. Ruais a souligné tous les inconvénients de cette suppression, et de nombreux orateurs ont insisté sur ce point.

Les difficultés nées de la disparition du fonds d'investissement routier sont graves, d'abord sur le plan national, mais aussi sur les plans départementaux et locaux.

**M. Raymond Mondon.** Surtout sur ces plans là !

**M. Emile Dubuis.** Aux nombreux députés qui sont maires ou conseillers généraux, je n'apprendrai pas que nombre de petites communes rurales, les plus pauvres, les plus nécessiteuses, ont été obligées de suspendre leurs travaux. Il convient incontestablement de leur permettre de continuer l'effort de réfection de leurs chemins. C'est pourquoi nous avons déposé cet amendement, afin que le fonds d'investissement routier soit rétabli. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** M. Ruais et M. Dubuis ont, au cours de ce débat, insisté sur le problème du fonds routier. Il est évident que ce problème est posé, et j'espère que nous le réglerons pendant la discussion budgétaire. Mais à ce stade de la discussion du projet de loi de programme, je dois faire observer aux auteurs de l'amendement que l'affectation de recettes est strictement prohibé par l'article 18 du texte organique relatif aux lois de finances.

Cet article dispose que, dans tous les cas, l'affectation est exceptionnelle et ne peut résulter que d'une disposition de la loi de finances, d'initiative gouvernementale.

Je demande donc aux auteurs de l'amendement de bien vouloir le retirer, étant entendu que le problème devra être abordé dans tous ses aspects lors de la discussion budgétaire.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

**M. le ministre des travaux publics et des transports.** Je voudrais joindre ma voix à celle de M. le rapporteur général pour dire que, si je ne considérais le problème que du point de vue que je me suis efforcé moi-même de développer ce matin à la tribune, je ne pourrais que regretter, certes, l'époque où j'étais en mesure de m'associer aux auteurs de l'amendement.

Pour des raisons qui ont été fort bien exposées par M. Arrighi, nous nous trouvons en présence d'un amendement tendant à ce que soient pris des engagements, à travers la discussion de la loi de programme, pour le budget de 1960.

Si nous nous maintenons sur ce terrain, je crois que nous allons donner l'impression qu'une querelle juridique va s'engager sur un problème de fond, et je crains, mesdames, messieurs, que l'effet que vous recherchez, auquel je suis particulièrement sensible, ne soit pas obtenu.

Il est normal que chacun ait souligné la catastrophe produite pour le réseau routier, qu'il soit national ou — dans une moindre mesure — départemental, ou — dans une plus moindre mesure encore — vicinal, par la réduction du fonds d'investissement routier.

Il serait dangereux, en maintenant cet amendement, de porter la querelle sur un plan juridique, sur le renvoi à une loi de finances.

Le sentiment de l'Assemblée a été exprimé d'une façon tellement nette qu'il faut, je crois, lui conserver toute sa netteté. Dans ces conditions, il vaudrait mieux que l'amendement fût retiré.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Mondon, pour répondre à M. le ministre.

**M. Raymond Mondon.** Monsieur le ministre, vous avez parlé de netteté; mais il est une loi très nette, celle du 30 décembre 1951 sur le fonds d'investissement routier.

Ce que demandent nos collègues, c'est que la loi soit appliquée. Alors la netteté consiste à appliquer la loi! (*Applaudissements à droite, au centre gauche, à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Notre législation actuelle comporte une lacune. Le règlement provisoire de notre Assemblée ne permet pas d'opposer, au regard de l'ordonnance organique relative aux lois de finances, une irrecevabilité. Si le règlement était aujourd'hui définitif, l'irrecevabilité de l'amendement en discussion serait certaine.

Je veux, par honnêteté intellectuelle, dire aux auteurs de l'amendement que le texte qu'ils ont rédigé méconnaît formellement le texte organique de présentation des lois de finances.

Dans ces conditions, si l'irrecevabilité ne peut actuellement pas lui être opposée, elle est cependant certaine aux termes des dispositions de la loi organique et du règlement définitif qui y fait référence.

J'estime qu'il serait de bonne méthode que les auteurs de l'amendement retirent un texte qui ne sera pas recevable au Sénat et, dans l'hypothèse d'une navette, ne le serait certainement pas devant nous.

**M. Jean Legendre.** Nous aurons manifesté notre volonté.

**Mme la présidente.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Emile Dubuis.** Oui, madame la présidente. (*Mouvements divers.*)

**Mme la présidente.** Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 3 de MM. Dubuis, Dorey, Marc Jacquet et Szigeti.

**M. Michel Habib-Deloncle.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Habib-Deloncle, pour un rappel au règlement.

**M. Michel Habib-Deloncle.** Mon rappel au règlement porte sur l'article 34, alinéa 5, des règles provisoires, qui dispose:

« Dans les cas litigieux, la question de la recevabilité est soumise, avant la discussion des amendements, à la décision de l'Assemblée. »

**M. Raymond Mondon.** Ce n'est pas un cas litigieux.

**M. Michel Habib-Deloncle.** La recevabilité de l'amendement semble litigieuse.

**M. Jean Legendre.** Non, M. le rapporteur général a dit qu'il est recevable... jusqu'à demain.

**Mme la présidente.** Monsieur Habib-Deloncle, je crois que vous commettez une légère erreur. La question de recevabilité n'est soumise à l'Assemblée que s'il est contesté qu'un article additionnel soit proposé dans le cadre du projet.

**M. Roger Souchal.** Il y a deux cas d'irrecevabilité, celui que prévoit l'article 34 du règlement provisoire et celui prévu par la loi de finances.

**M. Michel Habib-Deloncle.** Si l'irrecevabilité automatique prévue en matière financière, dans certaines conditions, ne s'applique évidemment pas dans le cadre des règles provisoires, l'article 34 des règles provisoires dispose, en effet, dans son cinquième alinéa que « les amendements et les sous-amendements ne sont recevables que s'ils s'appliquent effectivement au texte qu'ils visent ou, s'agissant d'articles additionnels, s'ils sont proposés dans le cadre du projet ou de la proposition ».

Or, l'amendement actuellement en discussion n'est pas présenté dans le cadre du projet en discussion, car il est proposé dans le cadre de la loi de finances de 1960, dont il affecte par avance certaines dispositions.

D'autre part, il ne m'apparaît pas que l'Assemblée puisse méconnaître sans inconvénient la loi organique sur la présentation du budget. La loi de finances est d'initiative gouvernementale. Il semble très dangereux que par avance, et au moyen d'un amendement d'origine parlementaire, une disposition puisse être inscrite dans la loi de finances.

Ces deux considérations me donnent à conclure à l'irrecevabilité. En tout cas, il y a doute. Le cinquième alinéa de l'article 34 des règles provisoires ne disant pas qui est habilité à poser la question du doute, cette initiative appartient à tous les membres de l'Assemblée.

Usant de ce droit, je soulève la question de l'irrecevabilité, aux termes de l'article 34, alinéa 5, de l'amendement qui nous est présenté, et comme il s'agit d'un cas litigieux, je demande que l'Assemblée soit appelée à se prononcer par un vote préalable sur sa recevabilité. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Raymond Mondon.** La commission des finances ne l'a pas demandé.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur général.

**M. le rapporteur général.** Nous allons en terminer rapidement et lever le doute qu'évoque M. Habib-Deloncle.

M. le président de la commission des finances et son rapporteur général pensaient que ce texte avait une valeur indicative, que ses auteurs voulaient attirer l'attention du Gouvernement, après quoi ils retireraient leur amendement.

Mais l'amendement est ainsi libellé dans sa première phrase: « Une disposition de la loi de finances pour 1960 devra prévoir l'affectation de 22 p. 100... ». Coût de cette disposition: 132 milliards. Je lui oppose l'article 40 de la Constitution.

**Mme la présidente.** La commission des finances ayant donné l'avis que l'Assemblée vient d'entendre, je décide que l'amendement est irrecevable.

Avant de mettre aux voix l'article unique, la parole est à M. Pleven pour expliquer son vote.

**M. René Pleven.** Mes chers collègues, dans la limite du temps imparti aux explications de vote je voudrais dire pourquoi je ne voterai pas la loi de programme qui a fait l'objet de nos discussions et dont M. Arrighi, rapporteur général, a confirmé qu'elle n'était pas amendable par voie parlementaire.

Je ne la voterai pas parce que son exécution accentuera le déséquilibre économique et social, qui tend à s'aggraver chaque jour entre diverses régions de la France.

L'un des buts du Gouvernement, tels que les avait énoncés M. le Premier ministre dans sa déclaration gouvernementale, devait être d'appliquer une politique d'investissements qui permettrait à toutes les parties du pays de se développer harmonieusement, ce qui ne veut pas dire, puisqu'elles ne partent pas du même niveau, que les régions actuellement les plus actives ne resteraient pas en tête du progrès.

Or, il me semble clair que cette préoccupation d'un développement général a été à peu près étrangère aux auteurs du projet de loi.

Je ne me référerai, pour l'établir, qu'à des déclarations des rapporteurs et du ministre, ou au texte même du projet.

Devant notre Assemblée comme devant la commission des finances, M. le ministre des travaux publics a rappelé, à propos des ports maritimes, que la France devrait entretenir et moderniser 100 ports. Il a dit que des arbitrages étaient nécessaires, ce qui est vrai. Ils ont été opérés au profit de Dunkerque, le Havre, Rouen et Marseille. Je m'en félicite pour eux. Je constate que les arbitrages ont été faits au profit des régions déjà les mieux outillées actuellement et les plus développées.

Je ne conteste pas cet arbitrage. Je le constate.

En ce qui concerne le réseau fluvial, l'effort portera essentiellement sur le canal du Nord, sur la liaison Dunkerque-Valenciennes, sur la Basse Seine, sur la Saône, sur le Rhône et sur le Rhin. Là encore je ne conteste pas, je constate.

En matière de chemins de fer, des crédits importants sont prévus pour l'électrification de certaines tranches du réseau. Ces opérations porteront essentiellement sur la région du Nord, sur celle de Lyon et du Sud-Est. Là encore, je constate.

En ce qui concerne le grand équipement de la production d'énergie électrique, je vous renvoie à l'exposé des motifs du projet gouvernemental qui est fort clair et qui déclare que le programme hydraulique de base se répartit, pour la quasi-totalité, entre quatre bassins principaux: la Durance, le Rhône, le Rhin et l'Isère.

Pour ce qui est de l'équipement thermique, Electricité de France et Charbonnages de France construiront des centrales dans diverses régions comme les Landes ou comme l'Allier dont les mines fournissent d'assez importantes quantités de produits de faible qualité qui seront transformés en énergie, mais qui sont parmi les premières régions à recevoir le gaz de Lacq.

En ce qui concerne les télécommunications, le projet de loi ne nous donne pas d'indications précises sur les régions où les installations seront automatisées, ou dont les réseaux de câbles seront renforcés, mais le rapporteur général a précisé qu'en ce qui concerne le secteur téléphonique, c'est naturellement dans les régions industrielles en voie de développement que l'effort supplémentaire devrait être fait par priorité.

Si l'on avait annexé au projet de loi que nous discutons une carte de France montrant, par région, l'importance des investissements publics qui y sont prévus par la présente loi, vous verriez que sur cette carte certaines régions feraient de larges tâches blanches qui correspondront demain à ce qu'un géographe a appelé le « désert français ».

Prise séparément, chacune des mesures que vous allez voter est défendable, mais c'est leur effet cumulatif qui va précipiter le déséquilibre entre les diverses régions du pays. M. Ruais, qui est député de Paris, l'a dit dans son rapport et je l'en remercie; il l'a rappelé à la tribune, le déséquilibre à l'intérieur du pays se fera au détriment des régions qui connaissent déjà le sous-emploi et les conséquences en ont été rappelées par M. Ruais, quand il nous a remis en mémoire le propos de M. le ministre de la construction déplorant que la population ait augmenté l'an dernier dans la région parisienne de 212.000 personnes dont 51.000 seulement représentaient un accroissement normal.

Or, l'installation d'un nouveau ménage à Paris coûte à l'Etat 4.700.000 francs, alors que si l'on pouvait le maintenir en place en province, un investissement de 2 millions et demi suffirait.

Ces chiffres ont déjà été maintes fois cités, mais je ne vois pas dans quelle mesure ils ont influencé les choix qui ont conduit le Gouvernement à la répartition des crédits inscrits dans le projet de loi.

Je n'ai trouvé dans aucune de ses dispositions une seule référence à cet aménagement du territoire dont M. Palewski, député de la région parisienne, a eu raison de nous dire tout à l'heure qu'il aurait dû constituer une préface à la loi de programme en cours de discussion.

La loi que l'Assemblée va voter jouera comme une loi d'airain contre les régions sous-développées et pauvres, et c'est pourquoi, bien qu'elle contienne certaines dispositions utiles que je reconnais très volontiers, je ne voterai pas cette loi, espérant ainsi attirer l'attention du Gouvernement sur la gravité des problèmes que posent les régions sous-développées et qui doivent être étudiés beaucoup plus sérieusement qu'on ne l'a fait jusqu'à maintenant. (*Applaudissements sur certains bancs au centre et sur plusieurs bancs à droite.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Regaudie.

**M. René Regaudie.** Mesdames, messieurs, ce matin, j'avais l'honneur, au nom du groupe socialiste, de présenter des observations et des critiques visant la loi de programme soumise à la discussion de l'Assemblée nationale. Ce n'est pas le moment de les rappeler, mais je me joindrai à M. Pleven dans les critiques qu'il vient de formuler.

Je ne dissimulerai pas notre inquiétude quant aux conséquences de cette loi de programme pour l'économie de certaines régions, rappelant par là même l'insuffisance du texte qui nous est soumis.

Je rappellerai du même coup notre inquiétude à l'égard des résultats sur le plan social et je demanderai encore au Gouvernement de prendre des dispositions toutes particulières pour que les travailleurs des diverses entreprises ne soient pas victimes des modifications à intervenir.

Ce sont là des arguments qui nous conduiraient, certes, à voter contre la loi de programme, d'autant plus que nous avons à déplorer une insuffisance de crédits. En fait, il serait nécessaire, messieurs les ministres, d'ajouter une « rallonge » non négligeable aux crédits actuellement prévus qui ne constituent qu'un petit noyau, comme le disait ce matin M. le ministre des travaux publics, et c'est à cette condition seulement que la loi de programme pourrait prendre une valeur pratique.

Si nous avons des raisons d'être opposés à cette loi et si nous pouvons exprimer des regrets à son sujet, nous devons constater, et loyalement le déclarer, qu'elle contient la continuation de projets mis en avant, notamment sous le gouvernement du président Guy Mollet. (*Exclamations au centre et à droite.*)

Oui, messieurs, que cela vous plaise ou non, il est bon de rappeler les responsabilités prises sur le plan économique et sur le plan national par le parti socialiste. (*Exclamations sur les mêmes bancs. — Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En raison précisément de cette continuité à laquelle nous ne saurions nous opposer, fidèles à nous-mêmes, nous acceptons de voter la loi de programme malgré ses insuffisances. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur plusieurs bancs à gauche et au centre.*)

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique du projet de loi, mis aux voix, est adopté.*)

— 4 —

## ORDRE DU JOUR

**Mme la présidente.** Ce soir, à vingt-deux heures, troisième séance publique:

Discussion du projet de loi n° 80 relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale. — Rapport n° 173 de M. Fanton, au nom de la commission spéciale.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinq minutes.*)

*Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,*
RENÉ MASSON.

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 1re Législature

## SESSION ORDINAIRE DE 1959

## COMPTE RENDU INTEGRAL — 37e SEANCE

## 3e Séance du Mardi 30 Juin 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1178).
MM. David, le président.
Adoption.
2. — Promotion sociale. — Discussion d'un projet de loi (p. 1178).
M. Fanton, rapporteur.
Discussion générale: MM. Vanier, Barniaudy, Dolez, Cassagne, Grenier, Chazelle.
Renvoi de la suite du débat.
3. — Dépôt de propositions de loi (p. 1186).
4. — Dépôt de propositions de résolution (p. 1186).
5. — Dépôt d'un rapport (p. 1186).
6. — Dépôt d'un avis (p. 1186).
7. — Ordre du jour (p. 1187).

**PRESIDENCE DE M. EDOUARD FREDERIC-DUPONT, vice-président.**

La séance est ouverte à vingt-deux heures.

— 1 —

### PROCES-VERBAL

**M. le président.** Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

**M. Jean-Paul David.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul David, sur le procès-verbal.

**M. Jean-Paul David.** Monsieur le président, à l'occasion du procès-verbal je désire présenter quelques brèves observations.

J'ai suivi de mon mieux le précédent débat — l'examen d'un projet de loi de programme à la suite duquel nous avons été amenés à voter des crédits de l'ordre de 1.700 milliards — et j'ai constaté la vanité des interventions de nos collègues. La plupart ont accompli un effort, procédé à des études, effectué des recherches. Mais la Constitution et les dispositions réglementaires font que, pratiquement, le Parlement ne peut, dans de pareils débats, jouer aucun rôle.

Je crois sincèrement que notre devoir est de nous pencher sur ce problème et je prie le Gouvernement d'y réfléchir. Peut-être trouvera-t-il une formule, mais il n'est pas raisonnable qu'à tout moment, lorsqu'une question importante est soumise à l'Assemblée, il soit impossible à celle-ci de modifier les bases de discussion que lui propose le Gouvernement.

Le Gouvernement peut, comme chacun, commettre des erreurs. D'autre part, nous pouvons présenter des suggestions intéressantes, même au sujet du problème des bassins de radoub qui intéressait tant nos collègues bretons cet après-midi. Il n'est pas possible que l'Assemblée, au moment d'aborder un nouveau débat, ne réfléchisse pas à cette question. En effet, si désormais nos débats restent un dialogue de sourds entre les députés qui montent à la tribune pour soumettre des réflexions souvent pleines de sagesse et un Gouvernement impuissant à nous donner satisfaction parce que les textes ne le permettent pas, rapidement l'Assemblée perdra tout son prestige. On aura voulu l'accroître; on l'aura diminué au point de le rendre inexistant.

Je prie nos collègues de réfléchir à ce problème, car il sera certainement nécessaire d'y trouver demain une solution.

**M. Michel Habib-Deloncle.** Cela n'a rien à voir avec le procès-verbal.

**M. Henri Duvillard.** Les parlementaires de la Ve République n'ont pas ce complexe parce qu'ils n'ont pas connu le fonctionnement de la IVe.

**M. Jean Durroux.** Ils en prendront d'autres, ce qui ne sera ni nouveau, ni surprenant.

**M. le président.** Je constate que la matérialité du procès-verbal n'est pas en cause.

Il n'y a pas d'autre observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

### PROMOTION SOCIALE

**Discussion d'un projet de loi.**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale (n° 80, 173).

La conférence des présidents, réunie le 30 juin 1959, conformément à l'article 22 du règlement provisoire, a réparti comme suit le temps réservé à ce débat, soit 6 heures 30 minutes, compte non tenu de suspensions éventuelles:

Gouvernement: 1 heure;

Commission spéciale: 1 heure;

Groupement de l'Union pour la nouvelle République: 1 heure 5 minutes;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale: 40 minutes;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique: 35 minutes;

Formation administrative des élus d'Algérie et du Sahara: 15 minutes;

Groupe socialiste: 30 minutes;

Formation administrative des non-inscrits: 20 minutes;

Isolés: 20 minutes;

Scrutins: 30 minutes.

La parole est à M. Fanton, rapporteur de la commission spéciale. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. André Fanton,** *rapporteur.* Mesdames, messieurs, l'importance du projet qui vous est soumis en doit pas être sous-estimée, malgré son titre qui semble partiel.

En effet, ce projet est intitulé: Projet de loi relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale. L'expression « diverses dispositions » signifie — votre commission a beaucoup insisté sur le sens à donner à ce titre — que le projet n'est qu'une ébauche et que d'autres dispositions devront suivre si l'on veut obtenir un ensemble de mesures permettant d'assurer la promotion sociale, qui est le but que s'est assigné le Gouvernement dès son entrée en fonction.

Dès le mois de janvier dernier, en effet, M. le Premier ministre avait marqué que tout devait être tenté pour rétablir l'unité sociale du pays. Ce tout peut se résumer en un mot: la promotion.

Avant d'engager cette discussion, il convient de définir le sens de la promotion sociale, car il serait regrettable que le débat fût détourné de son sens par une confusion, soit entre la promotion sociale et la formation professionnelle, soit entre la promotion sociale et les problèmes soulevés par le développement de l'enseignement.

La promotion sociale n'est pas la formation professionnelle. Il est vrai que, sans cette dernière, il ne saurait y avoir de promotion sociale, mais il est vrai aussi que la formation professionnelle ne suffit pas à faire la promotion sociale.

De même, les problèmes soulevés par l'organisation de l'enseignement et la solution qui pourrait leur être donnée ne permettent pas de penser que ces réformes pourraient, si je puis dire, rendre inutile le projet qui vous est soumis. Quels que soient les efforts entrepris pour améliorer l'enseignement, nul ne peut ignorer qu'ils ne suffiront jamais à éviter que n'entrent en ligne de compte les facteurs humains, économiques et sociaux qui empêchent un certain nombre d'enfants, notamment pour des raisons physiologiques, de poursuivre dès le début le rythme des études.

A tous ceux que défavorisent une situation familiale particulière ou des dispositions moins bonnes que celles de leurs condisciples, et qui apportent rapidement la preuve de pouvoir reprendre le cours de leurs études, de fournir un nouvel effort en vue d'obtenir la place qui leur est due dans la société, il faut permettre de profiter des institutions prévues dans le projet de loi. C'est pourquoi la promotion sociale telle que la définit le texte en discussion revêt une grande importance.

Sans doute, des efforts ont-ils déjà été déployés en ce sens; mais ils sont à la fois dispersés et insuffisants, contrôlés à la fois par le ministère du travail et le ministère de l'éducation nationale, mais aussi dus à l'initiative privée. S'ils sont, peut-être, tous orientés dans la même voie, ils le sont, en quelque sorte, involontairement et sans coordination.

C'est pourquoi votre commission a voulu insister particulièrement sur la nécessité de coordonner ces différents efforts en vue de permettre à la promotion sociale de devenir l'institution qu'elle doit constituer rapidement.

Le projet comporte, d'abord, des dispositions prévoyant les mesures qui permettront l'accès à la promotion sociale. A cet égard, l'exposé des motifs distingue deux conceptions: d'une part, la promotion individuelle, la promotion du travail en quelque sorte; d'autre part, la promotion collective. Il précise — la commission en a reçu confirmation de M. le Premier ministre — que le projet vise principalement la promotion du travail. Les dispositions concernant la promotion collective, c'est-à-dire, notamment, la promotion du monde syndical, sont renvoyées à un texte qui sera prochainement déposé; le Gouvernement a donné, à cet égard, des assurances à la commission.

Ce sont donc principalement les dispositions tendant à la promotion du travail que l'Assemblée doit examiner. Mais je ne crois pas — votre commission a été d'accord sur ce point — qu'il faille formuler des réserves susceptibles d'empêcher le vote de ce texte, sous prétexte qu'il ne vise pas également la promotion collective. En effet, l'expression: « diverses dispositions » qui figure dans le titre du projet de loi montre que d'autres interviendront ultérieurement.

Le Gouvernement nous ayant donné l'assurance que les dispositions relatives à la promotion collective nous seraient soumises prochainement, nous avons examiné le texte tel qu'il nous était proposé.

Ce texte prévoit des mesures d'organisation. Il comprend deux sections importantes: l'organisation de la promotion professionnelle, l'organisation de la promotion supérieure.

Un examen hâtif pourrait laisser penser qu'il s'agit de codifier purement et simplement les dispositions déjà en vigueur. Sans doute celles-ci sont-elles reprises à juste titre dans le projet, mais il est incontestable que de nouvelles dispositions fort importantes y sont introduites, ainsi que nous le verrons lors de la discussion des articles.

Dès à présent, il est indispensable de souligner l'importance d'un texte qui prévoit la possibilité d'ouvrir des stages à plein temps, non seulement dans le domaine de la promotion élémentaire du travail tels qu'ils existent déjà dans les centres de formation professionnelle pour adultes, mais surtout dans tous les autres degrés de la formation professionnelle, de façon à accélérer la promotion de ceux qui veulent l'entreprendre et à pallier les inconvénients de la situation actuelle, laquelle permet, certes, la promotion supérieure du travail, mais au prix d'efforts tellement considérables que peu d'intéressés sont en mesure de les accomplir.

Certes, le conservatoire national des arts et métiers a cherché à développer la formation professionnelle, mais ses efforts dans ce sens sont peu rentables, les cours du soir qu'il a organisés à cet effet étant suivis par des personnes déjà chargées de famille, en dehors de leur activité professionnelle habituelle, ce qui suppose de leur part — reconnaissons-le — une volonté peu commune. Ce fait explique, par exemple, que la formation d'un ingénieur par le conservatoire national des arts et métiers exige environ six à sept ans.

La création de stages à plein temps permettra de former ces ingénieurs dans des délais beaucoup plus brefs.

Etant donné les besoins de la France en spécialistes, en techniciens, en ingénieurs, cette disposition est absolument fondamentale car, sans elle, les textes prévus ne permettraient pas d'obtenir des résultats rapides.

En effet, la France — vous ne l'ignorez pas — souffre d'une pénurie très sensible de techniciens et d'ingénieurs. Elle ne compte que 135.000 ingénieurs diplômés dont plus de la moitié ont plus de quarante-cinq ans. Certes, ce n'est pas là un âge très avancé (*Rires*), mais il ne faut pas oublier que le rythme de formation de nouveaux ingénieurs est beaucoup plus lent que le rythme de leur départ, si bien que, chaque année, le déficit augmente au lieu de se résorber.

Au surplus, un nombre assez important d'ingénieurs sont utilisés pour des tâches administratives ou commerciales. Ainsi, moins de 135.000 ingénieurs peuvent se consacrer aux tâches pour lesquelles ils ont été formés, c'est-à-dire des tâches d'ordre technique.

La pénurie d'ingénieurs est aggravée par l'insuffisance du nombre des techniciens, moindre encore que celui des ingénieurs. Or, dans tous les pays du monde, on constate que, pour atteindre son plein rendement, un ingénieur doit être assisté de deux ou trois techniciens au moins. Autrement dit, il devrait y avoir en France, pour assister les 135.000 ingénieurs, nombre déjà insuffisant, au moins 400.000 techniciens. Nous n'en disposons que de 100.000.

Voilà pourquoi il est urgent de former des techniciens et des ingénieurs.

La tâche à laquelle la première section du projet s'intéresse est la promotion professionnelle du travail en agriculture.

Là encore la France manque de techniciens, de conseillers, de vulgarisateurs, de spécialistes. Les exploitants agricoles français, dans la proportion de 90 p. 100, ont déclaré n'avoir jamais reçu de formation professionnelle. Sans parler des efforts qui seraient tentés pour développer cette formation professionnelle dans l'avenir, il nous faut dès à présent nous efforcer de rattraper le retard pris en la matière. C'est pourquoi les dispositions de la première section sont toutes importantes, soit qu'elles codifient les dispositions existantes, soit qu'elles en introduisent de nouvelles. Il est important que ces diverses dispositions soient rassemblées dans un même texte dont l'objet est de démontrer que la promotion sociale doit être le résultat d'efforts concordants et non point dispersés quoique méritoires.

C'est pourquoi votre commission a introduit dans le texte du projet de loi une nouvelle section qui prévoit la création d'un comité de coordination de la promotion sociale sur lequel elle a insisté tout particulièrement.

Cette création est justifiée par la nécessité de coordonner les efforts, d'une grande diversité, envisagés par ce projet et qui ressortissent à la fois au ministère de l'éducation nationale, au ministère du travail et au ministère de l'agriculture.

Votre commission vous propose de laisser au Gouvernement le soin de fixer par décret la composition du comité de coordination de la promotion sociale, car elle n'a pas voulu la préciser dans le détail; mais elle souhaite vivement que ce comité comprenne — bien sûr! — des représentants de l'administration, des représentants des ministères intéressés, mais aussi des représentants de tous ceux qui sont intéressés par la promotion sociale: c'est-à-dire ceux qui la donnent, ceux qui permettent de l'obtenir et ceux qui la reçoivent.

Aux yeux de la commission, cette création est absolument indispensable si l'on veut vraiment que la promotion sociale soit une institution originale et que les mesures prévues dans ce projet de loi reçoivent leur plein effet.

Telle est la raison pour laquelle je me permets d'insister pour l'adoption des amendements présentés par la commission. De l'existence d'un comité de coordination dépend, selon la commission, l'avenir de la promotion sociale.

Les pouvoirs que, par ces amendements, nous proposons d'accorder à ce comité sont importants.

En effet, à quoi servirait-il de créer un comité consultatif s'il n'a aucun moyen d'exercer une action utile ?

Des dispositions que nous souhaitons provisoires, prévues dans ce projet de loi, concernent les jeunes gens ayant servi en Algérie.

Votre commission y a apporté un léger amendement, non pas du tout pour en restreindre l'effet mais, au contraire, pour l'accroître. Il s'agit simplement de permettre aux jeunes gens blessés en Algérie de bénéficier des dispositions prévues à la section IV, sans condition de durée de séjour et quelle que soit la date de leur libération.

Nous avons estimé qu'il était quelque peu abusif de faire une distinction entre ceux qui ont été blessés avant le 1er janvier 1959 et ceux qui ont été blessés après, car ils ont tous le droit de nous demander de tenter tout ce que nous pouvons pour les reclasser dans la société. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Enfin, je veux attirer l'attention de l'Assemblée sur les dispositions pratiques qui permettent de dire que ce projet de loi n'est pas un vœu pieux.

Ces dispositions pratiques sont prises dans la section intitulée « Des mesures propres à encourager la promotion sociale ». Elles prévoient la prise en charge ou la rémunération des travailleurs qui en bénéficieront et accordent des avantages à ceux qui consentent des sacrifices pour la promotion sociale, notamment aux entreprises qui font des efforts personnels dans ce sens. C'est ainsi que l'article 12 prévoit que des exonérations de la taxe d'apprentissage seront accordées aux entreprises qui ont conclu des conventions aux termes de l'article 6 du projet.

Je précise que, dans l'esprit de la commission, cet article n'a pas pour objet de restreindre la portée de la loi du 13 juillet 1925; son but est, au contraire, de l'étendre, de façon à permettre aux entreprises qui actuellement sont en litige pour ses exonérations de la taxe d'apprentissage d'obtenir des facilités supplémentaires, dès lors qu'elles concluent une convention pour apporter leur concours à la promotion professionnelle au sens de l'article 6 du projet soumis à l'Assemblée.

Enfin, les dispositions de l'article 14 sont extrêmement importantes puisqu'elles ont trait aux avantages accordés aux agriculteurs. La promotion professionnelle en agriculture présente un caractère particulier, car la majorité de ceux qui peuvent et doivent en bénéficier est avant tout constituée par les fils d'exploitants, ceux qui vivent à la campagne et qu'il faut essayer d'y retenir. Il importe de faire en sorte qu'ils puissent y demeurer. C'est le but de l'article qui prévoit des avantages en leur faveur.

M. le ministre de l'agriculture, entendu par la commission, a bien voulu donner des précisions qui montrent que ces avantages sont extrêmement sensibles et qu'ils pourront même s'étendre à certaines catégories d'artisans ruraux.

C'est donc une disposition essentielle qui permettra certainement de résoudre des problèmes graves qui se posent dans les campagnes françaises et de développer l'agriculture, d'une part en favorisant le maintien nécessaire des cultivateurs sur leurs terres et, d'autre part, en donnant à ceux qui, au départ, n'ont pas eu la chance d'avoir à leur disposition des exploitations les moyens d'en prendre à leur compte lorsque les conditions seront réunies.

Telle est la brève analyse du projet qui est soumis à l'Assemblée.

La commission a attaché une grande importance à ce texte et le fait que le Gouvernement ait demandé la création d'une commission spéciale — la première de la législature — montre combien le Gouvernement, lui aussi, y attache d'importance.

Il est indispensable de préciser que ce n'est qu'un premier pas. La commission n'insistera jamais assez sur ce point. Elle a interrogé à cet égard tous les ministres qui ont accepté de venir devant elle, de même que M. le Premier ministre.

L'assurance nous a été donnée par les uns et par les autres qu'il s'agissait d'un premier pas, que de nouveaux textes seraient déposés et que de nouveaux efforts seraient tentés, toujours en faveur de la promotion sociale. Ces assurances nous permettent de déclarer que le texte qui vous est présenté n'est que partiel, mais il doit être l'occasion pour l'Assemblée nationale d'affirmer qu'elle considère la promotion sociale comme un impératif de notre temps.

Il est nécessaire que la France marque qu'elle veut absolument faire en sorte que cesse la lutte des classes et que se réalise enfin l'unité sociale de la nation. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Vanier. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. Jean Vanier.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, ce n'est pas sans une certaine gravité que le groupe de l'U. N. R. s'est penché sur l'étude du projet de loi concernant la promotion sociale.

En effet, nous sommes tout d'abord trop conscients de l'immense espoir que représente pour la population active du pays une véritable politique sociale, mais aussi, plus que dans tout autre domaine, nous nous rendons compte du grave danger qu'il y aurait à décevoir cette population active et à ne pas lui apporter les réalisations suffisamment concrètes qu'elle attend.

Le groupe de l'U. N. R., très préoccupé d'une politique sociale hardie, estime que la promotion sociale ne peut tout d'abord découler que d'une intention clairement définie de provoquer une évolution des structures et ensuite d'une action cohérente et continue.

On a beaucoup trop épilogué sur le problème social; on a cultivé beaucoup trop d'illusions, bâti trop de programmes mirifiques; on a trop déçu, depuis plus d'un siècle, les salariés qui n'ont plus compté que sur la force pour faire aboutir des revendications souvent légitimes, pour que l'on ne sente pas que la rénovation, qui transforme actuellement notre pays, ne peut se contenter de réalisations fragmentaires.

Quand la voix du chef de l'Etat, après avoir évoqué sans cesse, depuis la Libération, cette transformation sociale nécessaire, nous rappelle « qu'en notre temps la seule querelle qui vaille est celle de l'homme », nous nous refusons à admettre la priorité de l'économique sur le social, du mécanisme financier sur la dignité de la personne, de la productivité sur la justice sociale. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Nous voulons — c'est un de nos soucis dominants — que la France, par un effort d'imagination à l'échelle des pouvoirs publics, du patronat, du salariat, oriente, par une véritable promotion sociale, son économie vers des formes et des structures qui associent les intérêts en présence au lieu de les opposer dans une lutte stérile et ruineuse. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Le pays n'avancera dans cette voie généreuse que si chacun des interlocuteurs le désire ardemment, en contribuant, chacun dans son domaine, au rétablissement de ce sentiment de confiance dont l'absence a creusé si profondément un fossé qu'il leur appartient maintenant de combler ensemble.

Il n'est donc pas de promotion sociale sans volonté déterminée de définir une politique cohérente et efficace qui débouche sur une meilleure justice sociale.

Il n'est pas de promotion sociale sans viser d'abord l'un des premiers objectifs qui est l'élévation du niveau de vie des populations.

Nous avons parfaitement admis que la stabilité de la monnaie était nécessaire et nous comprenons fort bien aussi que l'amélioration et le développement de l'activité économique du pays est indispensable.

Mais nous n'entendons pas que soit confondu ce qui ne peut constituer une fin en soi avec les moyens, certes, obligatoires, d'un authentique progrès social.

**M. Louis Terrenoire.** Très bien !

**M. Jean Vanier.** Il n'est pas de promotion sociale non plus, à notre sens, sans une transformation du salariat et sans une conception nouvelle de l'entreprise.

A l'antagonisme qui oppose le privilège capitaliste au salariat fournisseur de travail, il faut substituer progressivement une conception nouvelle au terme de laquelle l'entreprise devient une réalité à laquelle participent actionnaires, dirigeants et personnel, pour assurer un service économique. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

En remplaçant l'actuelle tension salaires-profits par un partage contractuel des fruits entre les serviteurs de l'entreprise, on transforme les salariés en les libérant de la notion d'exploitation.

Il existe déjà, dans certaines régions, des formules d'association des travailleurs aux résultats et à la vie de l'entreprise. Elles ont indéniablement contribué à une meilleure compréhension entre patrons et salariés.

L'ordonnance du 7 janvier 1959 nous prouve l'intention du Gouvernement de faciliter le développement des formules d'association.

Nous espérons que les textes d'application qui sont soumis au comité consultatif paritaire paraîtront prochainement.

Si nous sommes bien convaincus de la nécessité de laisser à l'association un caractère facultatif et un cadre souple, nous estimons que les exonérations fiscales ou de charges sociales qui sont envisagées sont nettement insuffisantes.

Il est nécessaire que l'intérêt commun des apporteurs de capitaux, des entreprises et des salariés apparaissent plus net-

lement. Permettez-moi de préciser un détail qui a son importance: je constate que la réalisation très intéressante de l'association du personnel des Forges de Bonpertuis, dans l'Isère, n'entre pas dans le cadre des exonérations prévues par l'ordonnance du 8 janvier. Ce fait démontre, à mon sens, l'insuffisance des textes.

Nous faisons confiance au Gouvernement et nous sommes persuadés qu'il voudra avancer résolument dans la voie de cette réforme capitale pour l'intégration des salariés dans la structure économique et sociale du pays.

On pourrait se demander comment est né ce texte qui nous est présenté. La France manque d'ingénieurs, de professionnels et de main-d'œuvre de qualité. Il est bon de se décider à mieux sélectionner, à mieux spécialiser et à étendre la formation professionnelle.

Il est très bon que, de surcroît, une loi assure à chacun, quelle que soit sa situation, une égalité de chances pour obtenir le rang mérité dans la hiérarchie sociale. Et c'est justice que chaque ouvrier sache, par une information largement diffusée, que si les circonstances n'ont pas permis, à lui-même ou à ses enfants, d'acquérir au départ la formation qui, par degrés, leur aurait ouvert des perspectives nouvelles, il leur sera, dorénavant, possible de réaliser une ambition légitime.

Trois chiffres suffisent à prouver que cette œuvre projetée est justice et qu'elle répond en même temps à une nécessité vitale pour l'avenir et l'expansion du pays.

Selon des statistiques récentes, les établissements du second degré sont fréquentés pour 50,8 p. 100 par des fils et filles de hauts fonctionnaires, de parents appartenant aux cadres et aux professions libérales; pour 5,8 p. 100 par des enfants des milieux ruraux, et pour 22,2 p. 100 par des fils et filles d'ouvriers, d'employés et de petits fonctionnaires.

Nous applaudissons donc au projet de loi de promotion sociale dans la mesure où il permettra de corriger ces inégalités et de dégager de nouvelles élites. Mais nous demandons instamment au Gouvernement de repenser le problème d'ensemble de l'enseignement, de manière à éviter, au départ, une sélection injuste qui conduit à une perte de capacités humaines. L'objectif qu'il faut viser de toute urgence est l'adaptation de notre enseignement à son but primordial, c'est-à-dire la recherche des élites dans toutes les catégories de la société. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

Ce point étant nettement précisé, les membres du groupe de l' U. N. R. ont été très sensibles au fait que le projet ne se limite pas à un effort en vue de former, de réorienter ou bien de perfectionner des techniciens de tous ordres. Et nous avons attiré l'attention de la commission sur la nécessité de permettre et de développer la promotion collective, cette promotion collective qui est évoquée dans l'exposé des motifs du projet de loi mais qui nous a paru tout d'abord négligée dans le texte lui-même.

Rappelons dans quels termes cette promotion collective est présentée dans l'exposé des motifs. Au titre I, il est dit:

« Il s'agit en même temps de favoriser une promotion collective en conférant des facilités plus larges aux travailleurs dans le domaine de l'éducation ouvrière, de permettre en particulier à ceux qui sont appelés à exercer des fonctions dans des organismes à caractère institutionnel d'acquérir la formation économique et sociale nécessaire à l'exercice de ces responsabilités. Dans le même esprit doit être encouragé et développé l'effort entrepris par les organisations professionnelles elles-mêmes pour former ou perfectionner leurs cadres. »

Et au titre II:

« La promotion collective du monde syndical rend de plus en plus nécessaire le développement de la formation des travailleurs, conçue comme une préparation à l'exercice de leurs responsabilités. Il importe de mettre à la disposition des organisations syndicales les moyens pédagogiques et matériels que requiert la spécialisation de cadres ou de techniciens syndicaux dans un domaine particulier d'ordre économique, social ou professionnel. Cette formation syndicale ne peut être pleinement efficace que si elle répond aux besoins et aux préoccupations des intéressés eux-mêmes, et si elle est menée à leur initiative. »

L'U. N. R. est absolument convaincue qu'une véritable politique sociale, qui doit contribuer à une progressive participation de tous à l'œuvre de l'Etat, ne peut être envisagée sans le concours d'un syndicalisme conscient de son rôle. Promotion, association, formation, information ne seront que des mots si les organisations syndicales, qui maintenant ne peuvent plus éviter le choix entre l'attitude revendicative et destructrice et une évolution inéluctable de la pensée et des moyens d'action, ne s'orientent pas résolument vers une prise de conscience des réalités économiques, techniques et sociales de demain. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

Comment peut-il se faire qu'aux Etats-Unis nous trouvions 32 p. 100 de syndiqués, en Allemagne 30 p. 100, en Grande-Bretagne 50 p. 100, alors qu'en France les évaluations les plus généreuses fixent à moins de 20 p. 100 les effectifs globaux des syndicats ? Encore faut-il préciser que le secteur public figure pour plus d'un million d'inscrits dans un personnel inférieur à trois millions. Il faut relever également le fait qu'une faible minorité participe seule, réellement, à l'action syndicale.

Il est donc nécessaire, pensons-nous, de dégager une élite ouvrière ayant une compétence certaine; et ceci ne sera réalisable que lorsque seront assurées l'éducation et la formation des salariés au moyen de notions d'abord élémentaires, puis plus complexes, dans des domaines aussi variés que la comptabilité, l'économie politique, l'histoire du syndicalisme, la gestion d'une entreprise.

C'est dans la mesure où les organisations syndicales se débarrasseront du mythe de la lutte des classes et de l'influence du dirigisme marxiste qu'une collaboration pourra s'établir entre groupements patronaux et syndicats de salariés. *(Applaudissements à gauche, au centre, à droite et à l'extrême droite.)*

C'est dans la mesure où chacune des parties abandonnera, l'une, des prérogatives dépassées, l'autre, une agressivité paralysante, qu'on trouvera un terrain de discussion pour l'orientation économique et sociale des différents groupes de production.

Il faut que, par une information généralisée qui devienne, avant tout, un état d'esprit, du sommet à la base de la nation, on puisse enfin voir le patron accepter d'ouvrir une comptabilité sincère et véridique à ses ouvriers. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

De même pourra-t-on voir le syndicat rejeter le mécontentement comme unique moteur de son action. *(Applaudissements sur les mêmes bancs.)*

Si notre attention a été attirée par une apparente distorsion entre les intentions exprimées dans l'exposé des motifs et le texte proposé, M. le rapporteur nous a donné, sur ce point, tous apaisements.

Des objections et des prétextes sont avancés. On nous dit qu'il est dangereux de subventionner tel centre d'éducation ouvrière rattaché à telle centrale syndicale. Nous répondons qu'il existe effectivement un risque. Mais nous sommes persuadés que, dans ce domaine comme dans d'autres, la sincérité et la confiance sont des éléments payants.

Il est certain qu'à des réalisations sociales concrètes les salariés français répondront en se détournant de ceux qui les trompent et de ceux pour qui le syndicalisme n'est qu'un instrument qui doit servir à encadrer les masses sur le lieu du travail ou même du loisir. *(Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs à droite.)*

Notre groupe, soucieux de permettre le contrôle et l'appréciation des résultats de l'application des mesures prévues par le projet de loi, a attaché un prix essentiel à l'institution, auprès du Premier ministre, d'un comité de coordination. Sans vouloir en quoi que ce soit minimiser l'action des ministres de l'éducation nationale, du travail et de l'agriculture, notamment, il nous est apparu capital que la coordination soit assurée auprès du chef du Gouvernement. C'est à notre sens une garantie qui a la valeur de la confiance que nous accordons à M. le Premier ministre.

Notre groupe votera donc à l'unanimité le projet de loi qui nous est présenté, conscient de l'importance de ce texte et après avoir mesuré la portée des dispositions prévues, ainsi que la place qui leur sera assignée dans cette politique sociale qui est notre préoccupation dominante.

C'est parce que nous nous rendons compte de l'immensité de l'enjeu de la partie entreprise que nous demandons au Gouvernement de continuer avec ténacité dans cette voie. Il lui appartient de réaliser cette démocratie sociale qui fut le grand espoir de la Résistance *(Applaudissements à gauche et au centre)* et qui, seule, est susceptible de proposer au monde libre la formule réglant le conflit sans issue entre deux forces aveugles et inhumaines. *(Applaudissements à gauche, au centre et sur de nombreux bancs à droite.)*

**M. le président.** La parole est à M. Barniaudy.

**M. Armand Barniaudy.** Messieurs les ministres, mes chers collègues, « promotion sociale », deux mots qui, comme tant d'autres, sont devenus une formule dans beaucoup de nos conversations courantes, deux mots qui, pourtant, au sein des milieux populaires, éveillent toute une espérance.

Nous touchons, en effet, au rêve permanent de toutes les organisations professionnelles ou syndicales, qu'elles soient agricoles ou ouvrières, rêve de l'espoir qu'un jour les hommes seront égaux, sans privilège au départ, chacun pouvant accéder à la place qu'il mérite dans la société, non par les diplômes qu'il aura pu obtenir, mais par ses véritables compétences, ses véritables aptitudes.

Je ne reprendrai pas ici une analyse détaillée du projet de loi qui nous est présenté et qui a été remarquablement exposé

par M. le rapporteur. Sans prétention, j'apporterai simplement quelques réflexions et m'efforcerai de dégager le rôle d'un Etat moderne dans ce qu'on appelle une promotion sociale.

Dans un monde technique, un monde de progrès, l'Etat moderne a le devoir de maintenir l'ordre dans la justice sociale. Il est certain que l'évolution rapide du progrès ne permet pas aux institutions de suivre immédiatement et qu'il y a parfois un décalage entre l'exigence de l'économie et la situation des travailleurs. Il est souvent indispensable, dans une évolution, que soit envisagée une reconversion des travailleurs, mais celle-ci ne constitue pas forcément une promotion sociale. Il ne peut être question de promotion sociale pour les 80.000 ou 100.000 exploitants agricoles ou ruraux qui, chaque année, s'en vont vers la ville alors qu'ils ne sont pas préparés à une nouvelle activité.

Un état moderne ne doit pas simplement envisager une reconversion pour un marché du travail; il doit également permettre, à ceux qui sont obligés de changer de travail, de trouver dans leur nouvelle activité une vie meilleure. Un état moderne doit se soucier du bien-être des membres de la société. Une reconversion non préparée n'est pas valable; une reconversion doit être orientée vers une évolution.

C'est une erreur d'envisager la promotion des ouvriers agricoles telle que la conçoit l'exposé des motifs, par l'accession à la propriété de l'exploitation. C'est une erreur car c'est aller à contre-sens de l'évolution actuelle de l'économie.

Notre pays compte trop d'exploitations agricoles. Les ouvriers agricoles le savent très bien. Ils savent que certains fils d'exploitants, qui sont pourtant équipés et disposent de moyens financiers ne peuvent rester à la terre et s'en vont. Ils savent aussi, de plus en plus, que la prise en charge d'une exploitation exige des capitaux importants que ne suffiront pas à fournir les prêts envisagés dans le projet de loi.

Certes, il est une promotion sociale qui s'opère naturellement pour quelques ouvriers agricoles, par exemple lorsqu'ils se marient avec la fille de l'exploitant; mais il ne peut s'agir de généraliser, encore qu'il y ait là, peut-être, malgré tout, la meilleur chance de promotion sociale pour beaucoup d'ouvriers agricoles. En réalité, pour les 600.000 ouvriers agricoles qui travaillent en France à plein emploi, la promotion sociale par la prise en charge d'un exploitation ne pourra être envisagée que dans la proportion de 1 pour 10.000. Il ne peut donc pas être question d'une véritable promotion sociale.

Par contre, il se révèle indispensable de permettre une promotion professionnelle en orientant les ruraux qui sont obligés de quitter une exploitation vers les professions annexes à l'agriculture et qui, de plus en plus, deviennent indispensables à celle-ci. Je veux parler des nombreuses professions de techniciens qui collaborent avec les producteurs agricoles.

Une véritable promotion sociale peut être recherchée dans l'accession à une vie familiale meilleure. L'exploitation familiale, telle qu'elle a été défendue ici la semaine dernière par de nombreux orateurs, n'est certainement pas valable. On considère qu'il est indispensable de maintenir un maximum d'exploitations agricoles même si, pour atteindre ce but, elles doivent être assistées. Or il ne peut être question de vie familiale normale s'il y a assistance.

Dans le cadre de l'industrie, on peut certainement considérer qu'une formation professionnelle peut permettre une promotion; mais il est d'autres problèmes beaucoup plus importants. Celui des salaires, notamment, car une promotion sociale valable est incompatible avec des salaires ouvriers insuffisants.

Des calculs ont permis d'établir les besoins réels d'une famille, non pas en tenant compte du superflu, ni même du confort, mais en retenant simplement les nécessités urgentes. On peut dès lors envisager une nouvelle conception de l'économie, dans laquelle le salarié bénéficierait de revenus supérieurs, un Etat où une justice distributive réduirait l'éventail des salaires. Le salarié à la base pourrait ainsi obtenir une rémunération se rapprochant du revenu indispensable à la vie d'une famille.

L'Etat moderne ne doit pas se limiter à cette promotion économique individuelle; il doit envisager également une promotion collective (*Applaudissements au centre gauche*), car il ne peut monopoliser une action. Il est indispensable qu'il tienne compte des institutions existantes et que l'action des syndicats soit sauvegardée.

Il est nécessaire également que l'Etat moderne dépasse ce stade de promotion collective et s'attache à la promotion humaine.

L'homme ne vit pas seulement de pain.

La véritable promotion sociale pourrait être considérée comme l'épanouissement des valeurs humaines.

Nous sommes bien loin, évidemment, du projet de loi en discussion, qui ne reconnaît même pas le droit fondamental des hommes à la fonction sociale, qui les confie au paternalisme de l'Etat et déclare simplement, en son article 1er, qu'il met à la disposition des travailleurs des possibilités d'accès à la promotion sociale.

On conteste ici le droit des travailleurs à la promotion sociale.

Cette promotion doit être faite pour l'homme et non pour le service d'intérêts, quels qu'ils soient.

Il ne faut pas décevoir les milieux populaires par un projet de loi insuffisant. Or le texte qui nous est présenté est plus un projet de loi de promotion professionnelle qu'un projet de promotion sociale.

J'ose espérer que, très prochainement, un texte nouveau permettra aux milieux populaires d'accéder à une promotion sociale réelle. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dolez.

**M. Carlos Dolez.** Monsieur le président, mes chers collègues, après mon ami Barniaudy, je voudrais me livrer à quelques réflexions rapides et, tout d'abord, dire que, si je ne crois pas aux augures, je crois cependant aux présages que je considère comme heureux.

Et il m'apparaît d'un heureux présage que la première loi importante, à l'exception des textes budgétaires, que notre Assemblée soit appelée à discuter, soit une loi sociale. (*Applaudissements au centre gauche et sur plusieurs bancs.*)

Il m'apparaît d'un heureux présage que la première commission spéciale que notre Assemblée ait constituée, l'ait été pour étudier un texte social et qu'à la tête de cette commission ait été désigné à l'unanimité mon ami Nestor Rombeaut, parce que, ancien ouvrier des chantiers, militant et dirigeant syndicaliste, aujourd'hui député de Saint-Nazaire, il est le symbole même de la promotion. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

Il n'est point dans mon propos d'apporter des critiques de détail à un texte qui, tel qu'il a été amendé par la commission, nous donne satisfaction à mes amis et à moi-même. Je voudrais d'ailleurs, à cet égard, rendre hommage à la science, à la compréhension et à l'esprit de synthèse de notre rapporteur, M. Fanton, dont nous avons tout à l'heure applaudi le très brillant exposé. (*Applaudissements.*)

Mais qu'il me soit permis, en quelques minutes, d'insister sur l'esprit dans lequel mes amis et moi-même voterons, demain, le texte, tant il est vrai qu'il ne faut point que la lettre tue l'esprit.

La promotion, nous ne voulons pas qu'elle soit seulement économique, mais humaine, c'est-à-dire que nous la voulons non seulement dans la qualification, mais aussi dans la dignité du travailleur. Bien sûr, il est nécessaire d'obéir à des impératifs économiques. Bien sûr, il est nécessaire de recourir à la technique pour former des travailleurs toujours plus qualifiés, des ouvriers de plus en plus spécialisés, mais nous considérons, nous, que cet effort n'est pas une fin en soi.

Qu'un ouvrier devienne plus habile de ses mains, qu'un spécialiste approfondisse les techniques modernes, qu'un ingénieur devienne un chercheur, c'est bien et c'est bon pour une politique que nous voulons toujours plus expansionniste, c'est bien et c'est bon à l'heure de l'entrée de la France dans le Marché commun, mais ce n'est point suffisant.

Il est, pour nous, indispensable qu'une telle politique permette à la personnalité de l'ouvrier, du technicien, du chercheur de s'épanouir davantage, permette au travailleur d'acquérir une culture plus grande, de voir s'ouvrir devant lui des horizons nouveaux, de mieux remplir, en un mot, sa mission d'homme, car l'homme, comme l'a dit M. Barniaudy, l'homme ne vit pas seulement de pain. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Cette promotion, nous la voulons non seulement individuelle mais collective afin de permettre à tous ceux qui, avec dévouement, en ont assumé la charge, de défendre et de former leurs camarades, à l'aide des moyens que nous devons leur donner dans toute la mesure, bien sûr, où leur action est dictée par des impératifs d'ordre social ou professionnel et non par des soucis politiques, surtout lorsque ceux-ci sont contraires à l'intérêt national.

Dans cet esprit, c'est avec grand plaisir que nous avons vu au sein de notre commission, dite *ad hoc*, M. le ministre de l'agriculture prendre lui-même à son compte la modification du texte de l'article 4 du projet qui, sur le terrain de la promotion collective, lui était apparu très nettement insuffisant.

Dans cet esprit encore, c'est avec plaisir aussi que nous avons appris que le Gouvernement, fidèle à l'exposé des motifs du projet, se proposerait de déposer sur le bureau des Assemblées un texte complémentaire qui, très prochainement, aurait pour objet de ramasser l'ensemble des mesures nécessaires à promouvoir collectivement la nation.

Promotion qui soit non seulement économique, mais humaine, qui soit non seulement individuelle mais collective, nous voulons enfin qu'elle soit populaire et pas seulement administrative.

Ici encore, la lettre ne doit pas tuer l'esprit. Les intentions les meilleures ne doivent pas se dégrader dans la routine.

C'est pour ces motifs que nous avons voté, au sein de la commission, les articles additionnels relatifs au comité de coordination de la promotion sociale qui doit, à cet égard, nous donner satisfaction dans la mesure où il comprendra des techniciens des différents ministères intéressés et des représentants qualifiés des organisations ouvrières, des organisations paysannes, des organisations patronales qui veulent que la promotion sociale ne reste pas une abstraction figée dans les textes, mais soit une réalité vivante et quotidienne.

Il ne m'appartient pas de m'immiscer dans une querelle qui n'est pas la mienne mais, à ce point du débat, je ne peux m'empêcher de penser que très récemment — il y a quarante-huit heures — une des plus hautes autorités de la République nous adressait aux uns et aux autres une mise en garde, combien justifiée, contre « les abîmes séduisants, mais stériles, de la technocratie ».

Je ne puis m'empêcher de penser à la bataille ardente que mon ami Maurice Schumann mène depuis janvier contre ceux qu'il appelle, avec raison, « les technocrates au cœur froid ».

En effet, mes chers collègues, si ceux qui sont chargés d'appliquer les textes sur la promotion sociale avaient le cœur froid, alors nous aurions perdu notre temps. (*Applaudissements.*)

Pour réaliser la promotion de quelqu'un, il faut d'abord bien le connaître, essayer ensuite de comprendre ses aspirations, ses désirs, au besoin ses colères. En un mot, il faut l'aimer.

Voilà, mes chers collègues, pourquoi et dans quel esprit nous voterons le texte.

M'adressant alors plus spécialement aux ministres qui nous font ce soir l'honneur d'être au banc du Gouvernement, je voudrais, en terminant, leur dire qu'en appliquant le texte ils démontreront que l'autorité et la durée n'excluent pas le progrès, mais au contraire en sont la condition.

« La République continue », a-t-il été déclaré à cette tribune, il y a quelques mois. Qu'elle soit dure envers tous ses ennemis, qu'elle soit accueillante pour les meilleurs de ses enfants et tout, encore une fois, pourra être sauvé. (*Applaudissement au centre gauche et sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cassagne. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. René Cassagne.** Mesdames, messieurs, le problème posé par le projet de loi que nous discutons ce soir est suivi, incontestablement, avec attention par l'ensemble du monde du travail.

Il n'est pas, en effet, comme l'indiquait l'orateur qui m'a précédé à cette tribune, beaucoup de termes qui frappent davantage les travailleurs que ceux de « promotion sociale ». Ces mots éveillent des espoirs nombreux et il faudrait, je pense, que cette Assemblée soit unanime pour faire que tous ceux qui attendent quelque chose ne soient pas déçus car je craindrais que leur désenchantement ne soit terrible.

Le projet gouvernemental tel qu'il nous est présenté nous donne satisfaction sur un certain nombre de points.

Si on lit avec quelque attention l'exposé des motifs, on s'aperçoit que la promotion sociale est désirée, voulue, souhaitée pour un certain nombre de raisons.

On nous dit que c'est une exigence d'une politique de justice sociale. Et, mon Dieu ! c'est très bien.

On nous dit encore que c'est la nécessité d'une époque où le progrès technique et les transformations économiques engendrent une pénurie sensible de cadres, de techniciens et de spécialistes. Par conséquent, la promotion sociale aurait pour but de rechercher, dans le matériel humain, tout ce qui peut être sauvé, tout ce qui peut être amélioré, en vue de servir à la grandeur de la nation. C'est encore très bien.

Le désir évident de s'adresser à toutes les catégories sociales, depuis l'ouvrier jusqu'à l'agriculteur, apparaît dans le texte qui nous est présenté. Certaines mesures semblent devoir être prises pour permettre à ceux qui veulent vraiment monter dans la hiérarchie sociale d'obtenir quelques avantages pécuniaires qui comptent toujours. A l'heure actuelle, en effet, la promotion sociale exige de tels sacrifices, un tel labeur, un tel acharnement, une telle volonté, une telle grandeur morale qu'elle n'est réservée qu'à une toute petite élite.

Le texte porte également que les jeunes qui servent en Algérie doivent participer à la promotion sociale.

Ils trouvent sans doute cela très bien, mais j'ai un peu l'impression que cette disposition est ajoutée au reste. Pour ceux qui servent sous les drapeaux et qui payent l'impôt du sang, la nation devrait toujours agir ainsi et non pas seulement en matière de promotion sociale.

Votre étude comporte un élément que nous trouvons excellent: la coordination des efforts existants. Et cette remarque m'amène à vous adresser un reproche:

La promotion sociale n'est pas un problème qui a été découvert il y a seulement quelques mois. Elle ne sera pas organisée pour la première fois dans notre pays grâce au projet de loi que nous discutons ce soir. Le problème, dis-je, est déjà posé. La promotion sociale est encouragée par de multiples organismes, un peu trop nombreux à mon sens. Ce qui était souhaitable et que le présent texte nous apporte, c'est une coordination des efforts. Car à tirer sans cesse dans des directions différentes, à hue et à dia, on déploie sans doute beaucoup d'efforts mais le résultat obtenu n'est pas toujours très bon.

Je m'excuse auprès des ministres assis au banc du Gouvernement, mais le texte qui nous est soumis présente une certaine confusion dans les termes. On sent très nettement qu'il n'est pas l'œuvre d'un même rédacteur. Plusieurs personnes l'ont certainement rédigé. D'un article à l'autre, on a l'impression que les mêmes choses sont dites mais les mots employés sont si différents qu'à plusieurs reprises, nous nous sommes trouvés, au sein de la commission, dans l'incapacité de comprendre dès l'abord. Cela veut peut-être dire que nous ne sommes pas capables de comprendre immédiatement mais cela signifie peut-être aussi que ceux qui ont rédigé ces textes ont négligé de coordonner, ce qui était absolument nécessaire, tous les organismes s'occupant de la promotion sociale.

Nous relevons également une certaine imprécision. On parle de formation professionnelle; on parle de promotion sociale. Ce n'est pas exactement la même chose et, sur ce point, nous nous permettons de formuler une légère critique. Autre critique, à mon sens beaucoup plus importante: dans ce texte, un certain nombre de dispositions sont renvoyées, je ne dis pas à Pâques ou à la Trinité — j'espère que ce sera avant — mais à des décrets et, mon Dieu ! les crédits sont, eux aussi, renvoyés à des décrets.

Le projet de loi qui nous est soumis ce soir se présente donc un peu comme un projet de loi-cadre. Nous venons de discuter quelques projets de loi-cadre. Nous avons constaté que si le texte paraissait parfait, tout, au moment de la réalisation, au moment de la subvention, apparaissait alors extrêmement difficile.

C'est pourquoi je vais me permettre de présenter un certain nombre de remarques. J'espère que les ministres qui sont ici présents pourront y répondre et nous donner toute satisfaction.

Ce projet de loi se présente, essentiellement, sous la forme d'un inventaire des organismes existant en matière de formation professionnelle et de promotion sociale. Il n'est pas besoin, d'ailleurs, d'un projet de loi pour rappeler qu'il existe des centres de formation professionnelle des adultes, relevant du ministère du travail, des centres d'apprentissage créés par les organismes professionnels, des entreprises publiques ou privées, un conservatoire des arts et métiers, ainsi que d'autres organismes assurant la formation d'ingénieurs et de techniciens.

Les premiers articles du projet de loi ne sont, en définitive, que la définition de formules qui existent déjà. Mais l'essentiel est de prévoir des crédits suffisants pour faire fonctionner, à plein, ce qui existe.

A l'heure où les syndicats de l'enseignement, les parents d'élèves, les professionnels lancent un cri d'alarme car nombre d'écoles professionnelles, de centres d'apprentissage, de centres de formation professionnelle accélérée ne peuvent fonctionner faute de crédits et par manque de locaux et de professeurs, il serait décevant que nous discutions un projet qui ajouterait à la complexité actuelle sans donner aucun des moyens qui font défaut.

Cette remarque est particulièrement valable pour les centres de formation professionnelle accélérée que le ministère du travail voudrait développer depuis longtemps pour aboutir à la formation de techniciens ou d'ouvriers hautement qualifiés, ce qu'il ne peut faire faute de crédits.

Certes, ce ne sont pas les bonnes intentions qui manquent mais les crédits, comme en beaucoup d'autres domaines.

A l'article 3, un décret est prévu pour organiser une formation tout à fait nouvelle. Je fais simplement remarquer que les programmes existent. Là encore, ce qui manque, ce sont les crédits.

De même, les articles 4, 5 et 6 ne font que rappeler ce qui existe et que tout le monde est d'accord pour développer.

Dire que ces établissements vont continuer à fonctionner, c'est très bien; si nous pouvions, en même temps, dégager les crédits, ce serait beaucoup mieux.

Cependant, je ne considère pas ce projet comme une simple manifestation de bonnes intentions. Il présente, à mon sens, le défaut de renvoyer à des textes réglementaires un certain nombre de dispositions à prendre.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, il est ce que j'appelle « une loi-cadre » qui donne des lignes de conduite très générales et qui laisse très souvent à des règlements d'administration publique ou à des décisions gouvernementales le soin de tout régler.

Il n'est pas besoin de reprendre tous les articles les uns après les autres pour s'apercevoir qu'ils proposent très peu de créations. Si nous sommes d'accord sur le principe de la loi-cadre, il conviendrait qu'elle ne se borne pas à un exposé des motifs.

Ainsi, par exemple, l'exposé des motifs parle de promotion professionnelle, de promotion sociale, de promotion supérieure et aussi de promotion collective; mais dans le texte présenté par le Gouvernement, tous ces chapitres manquent, et aucune disposition ne nous est soumise pour essayer d'organiser la promotion collective. Il importerait donc d'ajouter un article à la loi-cadre.

En conclusion, nous craignons incontestablement que le projet de loi qui nous est présenté et qui vise à certaines mesures allant vers la promotion sociale ne donne pas entière satisfaction. Je voudrais lancer un cri d'alarme du haut de la tribune. Je n'entends pas me livrer à une critique ridicule et stérile — ce n'est pas, je vous l'assure, mon genre — et je ne voudrais surtout pas que l'on puisse supposer que je critique le projet uniquement parce qu'il porte la signature d'autres que mes amis. Ce n'est pas le cas. Mais l'espoir qui est né dans la classe ouvrière et qui existe vraiment mérite de ne pas être déçu. Il nous faut préciser — ce qui n'a pas été fait dans le texte, et j'ai déposé un amendement à cet effet — ce qu'est la véritable promotion sociale.

Je ne veux pas discuter des intentions des promoteurs du projet. Elles sont certainement pures mais je crains — je le répète — que son insuffisance ne crée, après avoir fait naître bien des espérances, une déception profonde, car les termes mêmes de promotion sociale permettent beaucoup d'interprétations. J'en ai entendu ce soir plusieurs qui étaient bonnes mais, à mon sens, plus ou moins incomplètes.

La promotion sociale, c'est bien sûr, pour chacun, l'amélioration professionnelle dans sa propre branche — le projet de loi insiste uniquement sur ce thème. C'est aussi la possibilité, suivant ses aptitudes et sa volonté d'action, d'obtenir des qualifications supérieures jusqu'au sommet. C'est en même temps l'amélioration de son niveau culturel, scientifique, artistique et moral.

Mais c'est encore pour l'individu la possibilité de participer à la gestion de son entreprise, par son travail manuel et intellectuel, par ses initiatives, par un don total de tout son individu, de se pencher avec efficacité sur la vie de sa cité ou de son pays avec les connaissances nécessaires, d'aller jusque dans les grandes institutions internationales, quelles que soient ses origines.

Pour nous, socialistes, la promotion sociale doit permettre à l'individu un épanouissement complet et harmonieux dans tous les domaines, allant sans cesse vers la perfection sans avoir la prétention ridicule de l'atteindre un jour.

La véritable promotion sociale sera celle qui, partant d'une réforme profonde de l'enseignement, comme nous l'avons déjà proposé, mettra tous les enfants de France devant les mêmes perspectives, avec les mêmes chances et, par-delà les différences de la naissance, de la fortune et des convictions, ne reconnaîtra que le mérite de l'effort.

La véritable promotion sociale sera celle qui, comme l'amour maternel dont parle le poète, se divisant et demeurant entière, saura à tous et à chacun donner sa juste part, faisant ici d'un simple apprenti un général en son métier, là du fils d'un ouvrier un ingénieur ou un directeur d'entreprise.

La véritable promotion sociale ne sera pas ainsi quelques exercices de « rattrapage » ou quelques mesures en faveur de vocations tardives, utiles certes et extrêmement sympathiques mais d'une insuffisance qui créerait demain de profondes déceptions.

Le droit à la promotion sociale doit être un droit reconnu à tous, et il le sera le jour où l'enfant, l'adolescent, l'homme, dans toutes les circonstances de leur vie, pourront sans entraves d'aucune sorte aller vers l'avenir et vers la vie.

C'est ainsi que nous, socialistes, nous restons fidèles à ce qui est notre mission: « Libérer l'individu de toutes les servitudes qui l'oppriment ».

La tâche est là qui nous attend. Elle est incontestablement dure, hérissée de difficultés, mais elle vaut, mes chers collègues, d'être poursuivie, car l'avenir de la France en dépend.

L'idéal n'est pas, en effet, dans la vie de la jungle ni dans celle de la termitière. L'idéal, c'est la nation se penchant sur l'individu pour l'aider, le réconforter, c'est l'individu servant la nation de toute son âme, de toutes ses forces.

L'idéal, pour nous, c'est, après avoir permis à tous de connaître avec une véritable promotion sociale des conditions de vie plus belles et meilleures, d'amener ainsi la nation à une forme de civilisation supérieure. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Grenier.

**M. Fernand Grenier.** Mesdames, messieurs, à quelques jours du 1er mai, *France-Soir* paraissait avec un titre barrant toute sa première page et suivi de sous-titres prometteurs: « Les ouvriers pourront accéder plus vite à des postes de direction ou devenir ingénieurs grâce à un projet mis au point par le Gouvernement, étudié lundi en conseil des ministres ». « Les libérés d'Algérie auront la priorité pour la promotion ». « Extension des centres de formation professionnelle des adultes ». « Création d'instituts spécialisés préparant aux grandes écoles ». « Les travailleurs étudiant percevront un salaire et conserveront leur ancienneté ». « Dégrèvements fiscaux pour les entreprises favorisant la promotion sociale ».

L'âge d'or de la promotion sociale ainsi largement proclamé par le plus féal des journaux parisiens, notre assemblée décidait de nommer une commission spéciale pour étudier le projet, commission — vous vous en souvenez — constituée après deux scrutins éliminant les députés communistes, la promotion sociale n'étant évidemment pas de la compétence du groupe qui comprend sur dix membres six ouvriers, c'est-à-dire six ouvriers sur les dix communistes que comporte cette Assemblée.

**M. Edmond Bricout.** C'est la raison pour laquelle ils ne sont pas ici ce soir!

**M. Fernand Grenier.** Nous n'avons donc pas participé au conclave de la préparation, mais nous avons lu le rapport de M. Fanton, lequel appelle de notre part un certain nombre de remarques.

La promotion sociale se justifie, selon l'honorable rapporteur, premièrement par rapport à une déclaration du Premier ministre regrettant qu'un Français sur cinq vote « communiste », ce qui laisserait supposer que sans ces Français-là le projet actuel n'aurait jamais vu le jour. (*Exclamations à gauche et à droite.*)

Le rapport de M. Fanton commence ainsi.

Elle se justifie, en second lieu, par référence à une opinion de M. Fanton selon laquelle la notion de lutte de classes est chaque jour plus anachronique, ce qui nous a remis en mémoire un certain régime qui, à Vichy, proclama — je cite — « l'abolition de la lutte des classes ».

Et ce n'est qu'en troisième lieu que l'honorable rapporteur mentionne qu'il nous faut de plus en plus de cadres, de techniciens et de spécialistes de toutes natures.

Sans doute est-ce là l'argument le plus sérieux, étant bien évident que les dividendes et les profits du capital ne peuvent exister sans la plus-value prélevée sur le travail...

**M. le rapporteur.** Vous n'êtes pas sérieux.

**M. Fernand Grenier.** ...et que, de ce fait, il n'est pas possible de développer l'économie moderne sans cadres très nombreux d'ingénieurs et de techniciens.

Mais cela étant, ce qui frappe dans le rapport, c'est le vague des réalisations promises, la référence constante à des décrets qui seront pris ultérieurement, l'absence aussi de toute indication de crédits de financement en dehors d'une très humble prière de la commission demandant au Gouvernement de promettre quelque chose encore pour cette année — quelques petits millions.

Ce qui frappe également, c'est la large place laissée à l'initiative privée.

On sent que, d'après les auteurs du projet de loi, l'Etat ne doit plus s'occuper au premier chef de la formation professionnelle, mais qu'il doit s'adresser aux entreprises privées, aux centres d'apprentissage privés qu'il subventionne, qu'il exonère de la taxe d'apprentissage, conception de la formation professionnelle qui a pour objet de lier plus étroitement le bénéficiaire à son employeur.

D'autre part, on voit très bien comment, à la faveur de cette première étape, la majorité de l'Assemblée, demain, en profitera pour dire: « Ce que vous avez fait pour les centres d'apprentissage privés, vous devez le faire pour toutes les écoles privées, pour tout l'enseignement privé. » (*Exclamations à gauche, au centre et à droite.*)

Ce qui frappe, enfin, et dans le même esprit, c'est la référence constante à l'insuffisance des établissements de formation professionnelle de l'Etat.

Or on a fermé des centres d'apprentissage, on a réduit leurs crédits. On vient, dans les seuls centres de la région parisienne, de mettre en veilleuse 107 classes de préapprentissage, sous prétexte qu'il manque trois milliards de francs pour assurer leur fonctionement jusqu'à la fin de l'année. Après avoir appli-

que cette politique qui a pour effet la suppression des crédits et la fermeture des centres, on nous dit qu'ils sont insuffisants pour remplir leur rôle!

Voilà quelques remarques sur le rapport de M. Fanton.

Mais, cela dit, comment concevons-nous la promotion sociale ?

La promotion sociale, pour un ouvrier, c'est d'abord de ne pas être sans travail. Or le nombre des chômeurs secourus a triplé en moins d'un an et celui des demandes d'emploi non satisfaites a plus que doublé.

La promotion sociale, pour un ouvrier, c'est de retirer de son travail une juste rémunération. Ici, nous nous trouvons face aux réalités de notre époque. Le coefficient d'augmentation du salaire horaire n'est, en moyenne, que de vingt-cinq par rapport à l'avant-guerre.

*Une voix au centre.* M. Grenier confond justice et promotion sociale.

**M. Fernand Grenier.** ... alors que les prix sont au moins trente-six fois plus élevés.

Mais prenons seulement les données les plus récentes, celles de 1954 à 1958. Les ouvriers constatent qu'en quatre ans, la production par heure de travail a augmenté, en moyenne, en France, de 32 p. 100, ce qui est la plus importante progression des pays de l'Ouest et même des Etats-Unis.

Mais les ouvriers ont-ils bénéficié de cet effort ? Depuis 1956, le coût de la vie a augmenté de 49 p. 100, les salaires seulement de 43,75 p. 100. Le pouvoir d'achat des salaires est donc inférieur en moyenne de 4 p. 100 à ce qu'il était il y a cinq ans, alors que les salaires étaient déjà insuffisants en 1954.

Et le Gouvernement qui signe le projet de promotion sociale est le même qui a décidé de bloquer les salaires; et, quand des cheminots, à 40.000 francs par mois, ne sont pas satisfaits, on les réquisitionne pour les empêcher de montrer leur mécontentement! En revanche, ce qui n'est pas bloqué, ce sont les profits. Le récent congrès de la C. G. T. a pu affirmer, sans être démenti dans aucune feuille patronale, que les profits industriels et bancaires avaient augmenté, de 1954 à 1958, de 95 p. 100, ce qui, compte tenu de la hausse des prix, ramène l'augmentation réelle des profits des grosses sociétés capitalistes de notre pays à 52 p. 100.

Ainsi, depuis 1954, la production par heure de travail est en augmentation de 32 p. 100, les profits en augmentation de 52 p. 100,...

**M. Jean Degraeve.** Pourquoi êtes-vous contre l'association ?

**M. Fernand Grenier.** ... les salaires, en baisse de 4 p. 100...

**M. Nestor Rombeaut,** *président de la commission spéciale.* Ce n'est pas le sujet du rapport.

**M. Fernand Grenier.** Tant qu'une telle situation existe, il n'y a pas de promotion sociale mais il y a appauvrissement continu des ouvriers.

**M. Albert Marcenet.** Vous êtes contre la promotion sociale, si nous comprenons bien.

**M. Fernand Grenier.** Promotion sociale, cela signifie aussi promotion professionnelle. C'est une nécessité à la fois économique et individuelle. Elle doit être le fait, non de quelques individus, mais celui du plus grand nombre. Elle ne peut être qu'un prolongement de l'étude de base, et non une institution parallèle destinée soit à former pour les besoins immédiats une main-d'œuvre de fortune, soit à assurer la formation de quelques milliers de cadres.

Or quelle est la politique en matière d'enseignement de base des promoteurs du projet ? C'est une politique d'asphyxie organisée de l'enseignement public. (*Protestations à gauche et à droite.*)

**M. le rapporteur.** Ce n'est pas le débat.

**M. Fernand Grenier.** Je n'apporterai ici aucune affirmation sans l'appuyer par les chiffres et les faits correspondants.

J'ai dit que la politique des promoteurs du projet était une politique d'asphyxie organisée de l'enseignement public. Je le démontre.

Le budget de 1959 a prévu 8.800 postes à ouvrir dans l'enseignement primaire, au 1ᵉʳ octobre prochain, alors qu'il en faudrait le double, 17.000.

De même, alors que pour faire face aux 6.500.000 élèves que compteront les écoles laïques en 1963, les écoles normales devraient former 54.000 nouveaux maîtres, elles n'en donneront, si votre politique continue, que 30.000.

Il en va, d'ailleurs, de même pour l'enseignement du second degré. Il faudrait recruter, d'ici à 1963, près de 30.000 professeurs. Or, votre Gouvernement, au lieu d'augmenter massivement le nombre des licenciés, a pris le parti de laisser approximativement 60 p. 100 des nouveaux emplois soit vacants, soit pourvus au petit bonheur, à l'aide de titulaires de la licence au rabais.

Qui s'en réjouit, sinon l'enseignement confessionnel que la valeur des lycées et collèges de l'Etat humiliait jusqu'à présent ?

Il en est de même pour les constructions scolaires.

**M. le président de la commission spéciale.** Ce débat viendra demain soir.

**M. Fernand Grenier.** Sur le troisième plan de modernisation et d'équipement, il restait à investir, en 1960 et 1961, 450 milliards de francs, soit 225 milliards de francs par année. Ce chiffre est ramené à 180 milliards de francs pour 1960.

Quant aux centres d'apprentissage et aux collèges techniques, ils sont réduits par la loi de programme à la portion congrue — 12,46 p. 100 des dépenses globales — alors que le nombre des élèves refusés faute de place augmente tous les ans.

On se rappelle, d'ailleurs, le mouvement récent par lequel, dans tous les centres d'apprentissage de France, les professeurs, unanimes, ont protesté contre la quasi-suppression des crédits de fonctionnement.

Voilà quelques données qui font quand même douter de votre volonté réelle de promotion sociale.

Quant à la promotion des paysans, il s'agira, par exemple, lit-on dans le rapport de M. Fanton, « de concours pour rechercher des exploitations adaptées à leurs besoins, de subventions de déménagement et d'équipement accordées selon les modalités particulières prévues en faveur des agriculteurs, de prêts spéciaux à moyen terme à 3 p. 100 garantis par le Trésor à concurrence de 80 p. 100. »

Comment conciliez-vous ces promesses avec la réduction par rapport à 1958 de 33 milliards de francs de crédits d'investissements destinés à l'outillage et à la modernisation de l'agriculture ? Comment les conciliez-vous, surtout avec cette déclaration du ministre de l'agriculture au dernier congrès du centre des indépendants, à savoir que 800.000 exploitations marginales doivent disparaître ?

Ce qui est vrai, c'est que la concentration des terres et la disparition de l'exploitation familiale s'accélèrent. (*Exclamations à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Albert Marcenet.** Vous avez de l'imagination !

**M. Fernand Grenier.** Le dernier recensement montre que sur 100 agriculteurs, 13 exploitent autant de terre que les 87 autres. En vérité, votre projet vise à masquer par des mots les réalités sociales de notre époque, à savoir l'emprise sur l'Etat des grands trusts, la conquête des leviers de commande par les représentants directs du capital financier.

Vous voulez vous donner une allure sociale, alors que toute votre politique conduit à donner aux sociétés capitalistes une part toujours plus grande dans le revenu national et cela aux dépens, d'abord, du salaire des ouvriers et des employés, et, ensuite, du niveau de vie des paysans et de la petite bourgeoisie citadine. (*Interruptions au centre et à droite.*)

La meilleure preuve que votre projet n'est pas sérieux (*Rires*) c'est qu'il ne contient rien sur le financement. Vous voulez masquer ce fait que la politique sociale du Gouvernement gaulliste est la plus rétrograde que la France ait connue depuis Laval et Pétain, en 1940. (*Protestations sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Jean-Baptiste Biaggi.** Vous avez toutes les audaces! Pendant ce temps-là, Thorez, où était-il ?

**M. Fernand Grenier.** Ceux des villes et des campagnes ne se laisseront pas mystifier par vos projets. (*Interruptions au centre et à droite.*)

La promotion sociale véritable...

**M. Jean-Baptiste Biaggi.** Par le kholkoze ?

Vous n'avez qu'à y aller: c'est tellement bien!

**M. Fernand Grenier.** Je sais très bien qu'un certain nombre d'élus, de mal élus (*Exclamations et rires*)...

**M. Jean-Baptiste Biaggi.** Au Soviet suprême, comment sont-ils élus ?

**M. Fernand Grenier.** ...ne peuvent pas entendre de telles paroles sans réagir. Vous savez tellement bien que vous êtes des mal élus que vous venez de décider de faire des versements supplémentaires afin que votre retraite soit plus forte quand vous serez balayés de ce Parlement. (*Exclamations au centre et à droite.*)

**M. Albert Marcenet.** Vous élevez le débat, monsieur Grenier.

**M. Fernand Grenier.** En augmentant votre retraite, vous venez de montrer que vous avez la perspective de ne pas rester députés pendant quinze ou vingt ans.

Vous savez que s'il y avait de nouvelles élections, vous seriez impitoyablement balayés. (*Interruptions au centre et à droite.*)

**M. Jean-Baptiste Biaggi.** C'est nous qui vous avons balayés.

**M. le président.** Monsieur Grenier, je vous invite à revenir au sujet.

**M. Fernand Grenier.** Monsieur le président, vous connaissant depuis longtemps, j'espérais que vous feriez respecter la liberté de parole de l'orateur qui occupe la tribune.

**M. Michel Habib-Deloncle.** A condition qu'il reste dans le sujet.

**M. Fernand Grenier.** J'ai le droit de dire ce que je pense.

**M. le président.** Mais sans quitter le sujet.

**M. Fernand Grenier.** Voulez-vous, mesdames, messieurs, que je vous lise la liste de tous les hauts fonctionnaires, banquiers et administrateurs qui sont dans les services ministériels et à l'Elysée ?

**M. Jean-Baptiste Biaggi.** Chiche!

**M. Fernand Grenier.** Vous verriez que ce Gouvernement est bien le représentant des trusts et des monopoles.

**M. le président.** Je vous invite à conclure, monsieur Grenier.

**M. Fernand Grenier.** Une promotion sociale véritable est directement liée à la rénovation des institutions républicaines, à la réforme démocratique de l'enseignement, à l'extension de l'éducation générale et de la formation professionnelle jusqu'à dix-huit ans, à la laïcisation complète de l'enseignement et sur toute l'étendue du territoire, à l'importance prioritaire du développement de la science fondamentale et appliquée, à la mise en œuvre de toutes les ressources nationales, au développement d'une économie nationale moderne et dynamique.

C'est pour cette promotion-là que nous luttons, persuadés que malgré vos criailleries (*Rires et exclamations*), nous serons de plus en plus entendus dans le pays, ainsi que les élections municipales l'ont démontré à votre grand détriment. (*Exclamations sur de nombreux bancs. — Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Chazelle.

**M. Jean-Louis Chazelle.** La promotion sociale, quel beau sujet de projet de loi ! Quelles réalisations ne laisse-t-elle pas entrevoir si, comme nous l'espérons tous, le texte qui a été étudié par la commission spéciale est appliqué en faveur de tous ceux qui, dans notre esprit, sont les plus méritants de nos concitoyens et de nos confrères!

Autodidacte de formation, aidé en cela aussi bien par la direction de l'entreprise dans laquelle je travaillais que par mes camarades de travail et les compagnons chargés de m'aider et de m'encourager, je crois de mon devoir d'insister très vivement sur l'aspect du problème qui concerne la promotion collective de tous ceux qui se sentiraient le courage ou le goût de l'effort.

J'approuve sincèrement ce projet de loi. Lorsque les conditions financières seront définies, je l'espère, très rapidement, les jeunes salariés, les jeunes agriculteurs, voire certains adultes désireux de participer à cet effort collectif de promotion, n'auront plus à redouter le lourd handicap que certains ont connu et que constitue l'étude après la journée de travail, dans la solitude de l'effort intellectuel non soutenu, abandonné à soi-même, non suivi par un professeur, heureux encore quand cet effort n'est pas contrarié, ainsi que l'a dit M. Vanier, par les soucis familiaux que peut connaître l'étudiant qui a passé l'âge de la jeunesse.

Cette promotion sociale qui, il faut en convenir, ne sera dans la période de démarrage, qu'une formation professionnelle, devra peu à peu s'élargir à la dimension de tous les problèmes sociaux, à la dimension de l'esprit, par l'acquisition de la culture indispensable à la liberté de l'esprit et à sa victoire sur la matière.

Le projet de loi ne donne pas le programme détaillé de l'enseignement qui sera proposé aux futurs candidats. Mais nous acceptons la suggestion du rapporteur, M. Fanton, relative à la création d'une commission de coordination, en espérant que le Gouvernement l'acceptera. Elle permettrait ainsi à tous les intéressés une collaboration effective et efficace avec les pouvoirs publics.

Ce sera, à mon sens, une excellente occasion de décentralisation dans les départements. Cette commission permettra aux jeunes ruraux et aux jeunes ouvriers de participer à leur propre promotion, ce qui les mettra à même, demain, de connaître les éléments indispensables d'une saine gestion du pays tout entier, objectif même du projet de loi.

Cependant, il est un aspect du problème que le projet qui nous est proposé a omis d'étudier; c'est celui d'une promotion élargie s'étendant jusque dans le domaine de la famille.

Le domaine familial est trop souvent oublié. Nous exprimons le désir que dans la mise en place des institutions qui régiront la promotion sociale, il soit également fait appel à ceux qui ont la mission ou la volonté de défendre la famille, afin que les jeunes soient mis en mesure de participer à cette promotion sociale.

Je fais donc appel à MM. les ministres pour que, dans la mesure où les circonstances le permettront, le comité de coordination appelle à siéger en son sein des représentants de la famille, laquelle est intéressée au plus haut point à la promotion sociale, afin que, en collaboration avec les pouvoirs publics, elle participe à ce redressement du pays que nous souhaitons tous du plus profond de nous-mêmes. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. le président.** La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

## DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de MM. René Pleven et Paul Coste-Floret une proposition de loi tendant à compléter les actes d'état civil par l'indication du statut civil et de la nationalité des individus, ainsi qu'à généraliser et réorganiser l'état civil en Algérie et dans les territoires d'outre-mer, et à y supprimer le régime de la pluralité des états civils.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 175, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

J'ai reçu de MM. René Pleven et Paul Coste-Floret une proposition de loi relative à l'exercice par les citoyens de statut civil particulier de certaines options de législation et de la faculté d'option de statut que leur reconnaît l'article 75 de la Constitution.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 176, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

J'ai reçu de MM. Cermolacce et Billoux une proposition de loi tendant à préciser et à compléter la loi n° 47-1413 du 30 juillet 1947 relative à la revision et à la résiliation exceptionnelles de certains contrats passés par les collectivités locales.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 178, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 4 —

## DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu de M. Van der Meersch et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à définir et promouvoir une politique de la vieillesse, de nature à obtenir une meilleure utilisation des moyens actuellement mis en œuvre.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 177, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

J'ai reçu de M. Burlot et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles en vue d'améliorer la véritable qualité des vins et de renforcer la lutte contre l'alcoolisme.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 179, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 5 —

## DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Félix Mayer un rapport fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur le projet de loi de programme relative à l'équipement scolaire et universitaire (n° 61).

Le rapport sera imprimé sous le n° 174 et distribué.

— 6 —

## DEPOT D'UN AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Devemy un avis, présenté au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi de programme relative à l'équipement scolaire et universitaire (n° 61).

L'avis sera imprimé sous le n° 180 et distribué.

— 7 —

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Mercredi 1ᵉʳ juillet, à quinze heures, première séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi (n° 80) relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale (rapport n° 173 de M. Fanton, au nom de la commission spéciale);

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

Discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement scolaire et universitaire (n° 61) (rapport n° 174 de M. Félix Mayer, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan; avis n° 180 de M. Devemy, au nom de la commission de la production et des échanges; avis de M. Cerneau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante minutes.)*

*Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,*
RENÉ MASSON.

**Ordre du jour établi par la conférence des présidents.**

(Réunion du mardi 30 juin 1959.)

M. le président de l'Assemblée nationale a convoqué pour le mardi 30 juin 1959 la conférence des présidents constituée conformément à l'article 21 du règlement provisoire.

La conférence des présidents propose à l'Assemblée de modifier comme suit l'ordre du jour précédemment fixé:

Aujourd'hui mardi 30 juin 1959, soir, début de la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale (nᵒˢ 80-173), ce débat devant être poursuivi mercredi 1ᵉʳ juillet 1959 après-midi et, s'il y a lieu, mercredi soir.

Mercredi 1ᵉʳ juillet 1959, soir, immédiatement après le débat sur le projet de loi tendant à la promotion sociale, début de la discussion du projet de loi de programme relative à l'équipement scolaire et universitaire (n° 61), ce débat devant être poursuivi jeudi 2 juillet après-midi et soir, vendredi 3 juillet après-midi, après les questions orales et, s'il y a lieu, vendredi soir.

L'ordre du jour des séances des mardi 7 et mercredi 8 juillet 1959, après-midi, demeure inchangé.

D'autre part, en application de l'article 55 du règlement provisoire, la conférence des présidents a décidé de retirer de l'ordre du jour de la séance du vendredi 3 juillet 1959, les deux questions orales de M. Palewski à M. le secrétaire d'Etat chargé des affaires culturelles (nᵒˢ 962-1025).

**Annulation d'une conférence des présidents.**

(Fixation de l'ordre du jour de l'Assemblée.)

La conférence, constituée conformément à l'article 21 du règlement provisoire, précédemment convoquée par M. le président pour le mercredi 1ᵉʳ juillet 1959, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée, est annulée.

**Nomination de membres d'un organisme extraparlementaire.**

Ont été nommés membres du conseil supérieur de la coopération par le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, MM. Bord et Rieunaud.

# QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 51 à 60 du règlement provisoire.)

## QUESTION ORALE SANS DÉBAT

**1684.** — 30 juin 1959. — **M. Boulin** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelles mesures il compte prendre pour pallier les calamités agricoles, en particulier dans le secteur viticole si touché par les gelées, et notamment en faveur des viticulteurs dont les récoltes ont été détruites depuis plusieurs années consécutives. A l'heure actuelle existe un système de prêt par la caisse de crédit agricole, avec remise d'un certain nombre d'annuités, moyennant une somme de 50 F par hecto, payables sur les droits de circulation, mais il n'existe aucun système d'indemnisation directe. Ne pourrait-on, par une légère augmentation des droits payables par le producteur, organiser un système d'indemnisation directe qui serait géré éventuellement par la caisse agricole.

## QUESTIONS ÉCRITES

(Application de l'article 60 du règlement provisoire.)

Art. 60. — . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

*Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.*

*Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la possibilité soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre intéressé dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.*

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

**1683.** — 30 juin 1959. — **M. Just Evrard** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un arrêté en date du 6 mai 1957 a établi la parité entre les officiers de police du Maroc et leurs homologues métropolitains; qu'à la suite de l'indépendance du Maroc, la plupart des fonctionnaires de police en service dans ce pays ont été remis à la disposition du Gouvernement français; qu'au moment de procéder à l'intégration des officiers de police issus des cadres marocains, le ministère de l'intérieur n'a pas appliqué l'arrêté du 6 mai 1957 susvisé; qu'ainsi, depuis bientôt trois ans, les officiers de police issus des cadres chérifiens se trouvent dans une situation imprécise et qu'en particulier ceux ayant atteint l'âge de la retraite ne peuvent faire valoir leurs droits. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette situation regrettable.

**1685.** — 30 juin 1959. — **M. Thorailler** demande à **M. le ministre des anciens combattants** s'il envisage la possibilité d'appliquer la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951, accordant des bonifications d'ancienneté aux fonctionnaires titulaires de la carte de combattant volontaire de la Résistance, à tous les agents qui ont été mis à la retraite avant l'entrée en vigueur de ladite loi et remplissant les conditions fixées par elle.

**1686.** — 30 juin 1959. — **M. Thorailler** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à l'issue de la dernière guerre un décret a ordonné le dépôt et le blocage des valeurs étrangères dans les banques. Cette mesure qui se justifiait alors est incontestablement préjudiciable aux porteurs de ces titres qui se trouvent désavantagés vis-à-vis des propriétaires d'autres valeurs, par le fait qu'ils sont dans l'obligation de passer par la banque pour toucher leurs intérêts et dividendes et de supporter la commission d'encaissement non négligeable, puis d'acquitter le droit de garde très élevé, tout ceci absorbant une partie des revenus. Il lui demande si cette mesure ne pourrait être rapportée aujourd'hui, en raison de l'amélioration de notre situation en devises.

**1687.** — 30 juin 1959. — **M. Quinson** expose à **M. le ministre des armées:** 1° que la loi 56-1221 du 1ᵉʳ décembre 1956 a, dans son article 16, donné aux officiers de réserve, le droit aux mêmes indemnités que les officiers de l'armée active, leur résidence habituelle étant considérée comme garnison de départ, ce qui s'applique en particulier aux indemnités d'absence temporaire 2° que, depuis cette date, aucune mesure n'a été prise pour assurer l'application de ce texte. Il lui demande quelles sont les raisons qui motivent le retard apporté à publier le règlement d'administration publique qui assurera l'exécution de la dite loi.

**1688.** — 30 juin 1959. — **M. Hostache** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 58-1453 du 29 décembre 1958 crée de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts en accord avec le conseil supérieur de la fonction publique et le comité technique de l'administration. Il lui demande pourquoi son département a différé jusqu'à présent la réalisation de cette décision et à quelle date il envisage de dégager les crédits nécessaires à sa mise en œuvre.

---

**1689.** — 30 juin 1959. — **M. Roulland** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'au cours de ces derniers mois une augmentation particulièrement scandaleuse a été constatée dans les prix du cuir et qu'elle s'est traduite dans certains établissements par une hausse allant de 1.500 à 2.400 F au kilo. Il lui demande quelles sont les raisons qui motivent cette augmentation dans un domaine très particulier et, si elles ne sont pas justifiées, quelles mesures il compte prendre pour faire cesser cette anomalie dans le cadre de la lutte contre la hausse des prix.

---

**1690.** — 30 juin 1959. — **M. de Poulpiquet** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'un décret du 24 mars 1959 interdit l'emploi en France, dans l'alimentation de la volaille, de l'arsenic, l'antimoine, et des oestrogènes, produits qui ont pour effet de diminuer la consommation de nourriture par les volailles. Il lui demande s'il n'envisage pas que le service du contrôle des fraudes fasse des prélèvements sur les volailles importées en provenance de certains pays, en particulier de Belgique et de Hollande, afin de vérifier si ces volailles n'ont pas été nourries avec une alimentation contenant les produits chimiques précités et interdits, et dans l'affirmative, quelles mesures il pense appliquer envers les contrevenants.

---

**1691.** — 30 juin 1959. — **M. Roulland** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les films réalisés en France avec des capitaux étrangers, puis exportés et distribués dans le monde entier, ne bénéficient pas actuellement des détaxations prévues pour encourager l'exportation. Il lui demande si ces productions qui font travailler à un moment critique nos industries cinématographiques, et importent des devises fortes pour le faire, ne pourraient pas bénéficier des avantages fiscaux analogues à ceux accordés à certaines industries exportatrices. Cela placerait l'industrie cinématographique française dans des conditions similaires aux industries concurrentes européennes.

---

**1692.** — 30 juin 1959. — **M. Boscary-Monsservin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les prêts d'installation consentis aux jeunes agriculteurs par le Crédit agricole sont dispensés du timbre et de tous les droits d'enregistrement et d'hypothèque en application de l'article 1283 du code général des impôts. Il semble bien qu'en application de cette disposition, il y a aussi exemption de la taxe hypothécaire lorsque le prêt consenti à un jeune agriculteur est garanti par une affectation hypothécaire faite par un tiers (le plus souvent son père). Il lui demande s'il peut confirmer cette interprétation, qui semble particulièrement conforme à l'esprit de la loi.

---

**1693.** — 30 juin 1959. — **M. Lebas** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, dans les mesures prévues pour les mois de septembre et octobre concernant les cheminots, il est envisagé de traiter de la question des retraites, ainsi que de celle des traitements.

---

**1694.** — 30 juin 1959. — **M. de Sesmaisons** demande à **M. le ministre de l'intérieur**: 1° quelles mesures il compte prendre en faveur des agents communaux qui effectuent des travaux non énumérés dans la définition de leur emploi parue au *Journal officiel* du 28 novembre 1958; 2° s'il envisage d'établir pour les gardiens de musée une catégorie d'ouvrier surveillant de musée avec échelle indiciaire 160-220 en indices nets.

---

**1695.** — 30 juin 1959. — **M. Volquin** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si un officier ministériel débutant dans sa profession et déficitaire pendant les deux premières années de son exercice en raison d'amortissements autorisés par le code général des impôts, peut faire l'objet d'une taxation d'office en vertu de l'article 180 du code général des impôts, alors qu'il justifie que ses dépenses correspondent au montant de ces amortissements, augmenté du traitement de son conjoint fonctionnaire.

---

**1696.** — 30 juin 1959. — **M. Dubuis** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les récentes élections aux chambres d'agriculture ne reflètent pas, dans certains départements, la composition des différents secteurs agricoles. Il lui demande s'il ne serait pas nécessaire de reviser le mode de désignation des candidats pour assurer une représentation plus équitable et, notamment, quelles mesures peuvent être prises pour assurer la représentation des diverses branches des secteurs spécialisés (vignerons, maraîchers, producteurs de fruits, etc.).

---

**1697.** — 30 juin 1959. — **M. Rieunaud** appelle l'attention de **M. le ministre des postes, télégraphes et téléphones** sur la situation défavorisée dans laquelle se trouvent les contrôleurs des installations électro-mécaniques et inspecteurs des télécommunications, sur lesquels repose, dans une large mesure, le bon fonctionnement des services téléphoniques, télégraphiques et radio-électriques. Il lui demande s'il a l'intention d'apporter prochainement une solution aux différents problèmes que pose cette situation en envisageant notamment, d'une part l'attribution à ces catégories de personnels d'une indemnité de technicité, d'autre part la mise en œuvre à bref délai d'importantes mesures s'inscrivant dans le cadre d'une réforme de la catégorie B.

---

**1698.** — 30 juin 1959. — **M. Desbors** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une entreprise exportatrice non assujettie à la T. V. A. sur ses ventes en France peut obtenir de l'administration des contributions indirectes le remboursement de la T. V. A. ayant grevé l'achat des marchandises exportées par elle. Ce remboursement est opéré sur la simple présentation des certificats d'exportation correspondants visés, à la sortie de France, par les douanes. Or, lorsqu'une entreprise exportatrice veut acheter des marchandises en suspension de taxe, elle est obligée de présenter en garantie une caution bancaire dont la mainlevée ne peut être donnée par les services du ministère des finances qu'à l'expiration d'un délai de trois ans après la réalisation des exportations considérées. Il lui demande s'il n'estime pas que mainlevée de la caution bancaire puisse être donnée par l'administration compétente sur présentation de certificats d'exportation apurés, comme il est de règle lorsqu'il s'agit de rembourser la T. V. A. ayant grevé l'achat des marchandises exportées.

---

**1699.** — 30 juin 1959. — **M. d'Aillières** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le décret n° 58-1293 du 22 décembre 1958, concernant la constitution et le fonctionnement des tribunaux paritaires de baux ruraux, décide, dans son article 3, que le maire, sur invitation du préfet, dresse en vue des élections des assesseurs des tribunaux paritaires, des listes des bailleurs et des preneurs « domiciliés dans la commune ou y ayant leur résidence ». Or, l'article 4 du même décret énumère les conditions nécessaires pour être électeur, et on y relève notamment celle suivante: « être domicilié dans le ressort du tribunal paritaire ou y résider ». Il lui demande laquelle des deux conditions doit être observée: domicile dans la commune ou domicile dans le ressort du tribunal. Dans le même décret, pour la partie concernant les commissions consultatives de baux ruraux, l'article 26 indique comme faisant partie de cette commission des représentants des bailleurs non preneurs et de preneurs non bailleurs « élus à raison de deux par arrondissement ». Mais l'article 27 qui organise cette élection par une assemblée générale constituée au chef-lieu du département, prévoit la désignation dans chacun des collèges de bailleurs et de preneurs de « deux membres titulaires et deux suppléants ». Chaque collège étant unique pour le département, on en conclut que les bailleurs seront représentés à la commission consultative par deux délégués et les preneurs par deux délégués, quel que soit le nombre d'arrondissements. En présence de cette contradiction, il lui demande quelle est la solution qui doit l'emporter.

---

**1700.** — 30 juin 1959. — **M. Terre** expose à **M. le ministre de la construction** que l'Union nationale des fédérations d'organismes d'H. L. M. a, à diverses reprises, au cours de ses divers congrès, demandé que l'allocation logement qui actuellement, suivant l'article L. 554 du code de la sécurité sociale, est incessible et insaisissable, puisse être déléguée au propriétaire, en particulier en faveur des organismes d'H. L. M., sur simple demande de l'allocataire. Ces diverses demandes n'ont produit jusqu'à ce jour aucun effet et des sommes considérables ont été versées à titre d'allocation-logement aux locataires ou locataires-attributaires, qui ne les ont pas reversées au propriétaire. Cette situation est regrettable non seulement pour les organismes d'H. L. M. qui risquent de se trouver un jour en difficultés pour le remboursement de leurs emprunts, mais également pour les locataires qui regrettent tous unanimement cette situation, car ils sont pour la plupart incapables de tenir une comptabilité précise, et c'est bien souvent tout à fait involontairement que l'allocation logement est utilisée à des fins autres que le payement du loyer. Certains locataires se trouvent donc rapidement devant la situation très difficile d'avoir à rembourser des loyers importants de l'ordre de 10.000 F par mois, avec un arriéré de plusieurs mois, pour lesquels ils ne reçoivent plus aucune aide, l'allocation logement ayant déjà été dépensée antérieurement. Cette situation est également préjudiciable aux allocataires en ce sens qu'il devient très difficile d'attribuer des logements neufs à des chefs de famille ayant des petits revenus. Il lui demande s'il compte prendre une initiative en vue de remédier à une situation qui ne satisfait personne.

---

**1701.** — 30 juin 1959. — **M. Terre** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une société d'H. L. M. (société anonyme coopérative à capital variable) a actuellement construit plusieurs centaines de logements qu'elle a donnés en location-attribution à des candidats à l'accession à la propriété, qui deviendront propriétaires de leur logement lorsqu'ils auront libéré la totalité de leurs actions. Pendant la période d'ocupation des logements antérieure à l'attribution définitive, la société avait établi des feuilles de location verbale, sur le vu desquelles l'enregistrement percevait le droit de location, soit 1,40 p. 100. Un certain nombre de locataires-attributaires, dont plusieurs contrôleurs des contributions directes, ont

informé la société que, depuis 1957, il semblait que les candidats à l'accession à la propriété étaient exemptés du droit de bail; aussi la société a-t-elle fait une demande de remboursement des sommes versées à l'enregistrement à ce titre. Cette demande est actuellement à l'étude au bureau de l'enregistrement qui ne semble pas partager le sentiment des contributions directes, et les feuilles de location verbale de la société sont toujours en suspens. La situation des locataires-attributaires sera prochainement régularisée par l'établissement de baux notariés, et les services de l'enregistrement, consultés, ne peuvent préciser le droit qui sera perçu lors de l'enregistrement de ces actes. Il lui demande de préciser le tarif applicable.

**1702.** — 30 juin 1959. — **M. Motte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une société anonyme immobilière, issue d'une scission-fusion accomplie en 1953 sous le régime des articles 717 et 210 du code général des impôts, possède à titre principal un ensemble immobilier qui lui a été apporté dans la scission-fusion. La société apporteuse n'avait pas pratiqué, avant sa scission, la réévaluation des immeubles apportés. L'apport en a été effectué pour une valeur supérieure à la valeur qui figurait dans ses écritures et la plus-value correspondante s'est trouvée incluse pour *partie* dans le capital de la société nouvelle, pour le surplus dans une « prime en nature ». Récemment, la société nouvelle a réévalué dans les conditions prescrites par les articles 45 et suivants du code général des impôts, c'est-à-dire comme aurait pu le faire la société ancienne, l'ensemble immobilier qui avait été apporté, ce qui a permis de dégager une plus-value complémentaire qui a été portée à une « réserve spéciale de réévaluation ». Cette réserve ne pouvait évidemment représenter et ne représente effectivement que le solde de la plus-value totale de réévaluation après déduction de la plus-value dégagée dans l'opération d'apport. Il s'ensuit présentement que la plus-value de réévaluation des immeubles dont s'agit, telle qu'elle aurait pu être dégagée par la société ancienne, si elle n'avait pas procédé à la fusion-scission de 1953, se trouve représentée au passif de la société immobilière issue de la scission: pour partie dans son capital; pour partie dans un poste de « prime d'apport »; pour le solde dans une réserve spéciale de réévaluation. La société en cause ne possède aucune autre réserve ni poste de bénéfices susceptibles d'entrer dans les prévisions de l'article 162 du code général des impôts. Il lui demande si cette société est autorisée à répartir sa réserve spéciale de réévaluation entre ses actionnaires moyennant la seule taxe de 12 p. 100 en vertu de l'article 1er du décret n° 55-594 du 20 mai 1955.

**1703.** — 30 juin 1959. — **M. Yvon Grasset** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés d'application des décrets n° 57-1241 du 3 décembre 1957 et n° 58-243 du 6 mars 1958 portant organisation de la protection civile agricole en Algérie. En effet, la participation des intéressés aux dépenses d'investissement pour la construction d'ouvrages fortifiés est basée sur des critères relativement variables et qui, dans certaines circonstances, aboutissent à des solutions très dures pour les exploitants agricoles. C'est ainsi que les fermes les plus exposées, qui sont aussi souvent les plus déshéritées, nécessitent des travaux considérables dont la quote-part à la charge des propriétaires grève trop lourdement le budget de ces derniers. Il lui demande s'il n'envisage pas de reconsidérer tout le système de l'autodéfense des fermes de l'Algérie en fonction des considérations ci-dessus.

# REPONSES DES MINISTRES

## AUX QUESTIONS ECRITES

### PREMIER MINISTRE

**695.** — **M. François-Valentin** expose à **M. le Premier ministre** qu'au moment où les assemblées se préparent à élaborer leurs règlements définitifs et, d'une façon plus générale, où l'ensemble des organes constitutionnels étant définitivement en place, le jeu normal des nouvelles institutions doit se développer sans erreur, il est d'une évidente importance que soit publié l'ensemble des travaux préparatoires dont la connaissance est nécessaire à l'exacte intelligence de la Constitution. Il lui demande quand il pense pouvoir rendre publics ces travaux, singulièrement ceux du comité consultatif constitutionnel prévu par la loi du 3 juin 1958, ou, le cas échéant, ce qui s'oppose à une publication que parait imposer le souci de la bonne marche de nos institutions en même temps que la tradition constante du droit public. (*Question du 28 avril 1959.*)

**1144.** — **M. René Pleven** demande à **M. le Premier ministre** s'il ne juge pas utile d'assurer la publication des débats de la commission consultative constitutionnelle, cette publication ne pouvant qu'être utile à l'interprétation de la Constitution. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Le Gouvernement a été saisi depuis l'ouverture de la session parlementaire de diverses questions écrites et orales lui demandant s'il envisageait la publication des travaux préparatoires de la Constitution et notamment du compte rendu du comité consultatif constitutionnel. Des démarches ont été faites dans le même sens par M. le président du conseil constitutionnel et par MM. les présidents de la commission du règlement de l'Assemblée nationale et de la commission des lois constitutionnelles du Sénat. J'ai fait aussitôt procéder à la réunion des documents et à l'étude des conditions dans lesquelles ils pourraient être publiés. D'autre part, sans attendre les résultats de cette étude, j'ai mis à la disposition du conseil constitutionnel un des deux exemplaires existants du compte rendu analytique du comité consultatif constitutionnel; les membres du conseil constitutionnel ont d'autre part la possibilité de consulter l'exemplaire unique du compte rendu des travaux du conseil d'Etat déposé au secrétariat général de cette assemblée. J'ajoute qu'à leur demande j'ai fait connaître dernièrement à MM. les présidents et MM. les rapporteurs des deux commissions intéressées de l'Assemblée nationale et du Sénat qu'ils pouvaient consulter sur place le compte rendu des travaux du comité consultatif constitutionnel déposé au conseil constitutionnel. Telles étaient les seules mesures que l'état matériel des documents permettait de prendre notamment pour que l'examen par le conseil constitutionnel de la constitutionnalité des règlements des Assemblées pût être fait avec toutes les garanties juridiques nécessaires. Mais le Gouvernement est d'accord avec l'auteur de la présente question pour estimer utile une publication des principaux travaux préparatoires de la Constitution, utilité qui ne se limite pas à l'examen des règlements des assemblées et qui peut être grande pour tous les juristes désireux de se faire une opinion documentée sur l'interprétation des textes constitutionnels. J'indique donc que la décision a été prise de publier: 1° le compte rendu analytique des séances du comité consultatif constitutionnel; 2° le projet soumis au conseil d'Etat, l'avis de celui-ci et le compte rendu analytique de ses séances. Je rappelle que l'avant projet soumis au comité consultatif constitutionnel et l'avis de celui-ci avaient été publiés en août 1958. La publication de ces documents et comptes rendus sera assurée par la direction de la documentation qui étudie actuellement sous quelle forme et dans quelles conditions financières ce travail pourra être effectué, et qui en commencera très prochainement l'impression.

**1366.** — **M. Paquet** expose à **M. le Premier ministre** que les règlements d'administration publique afférents à l'ordonnance du 29 octobre 1958 définissant les garanties d'avenir des anciens cadres administratifs d'outre-mer ne sont pas encore intervenus. Cette situation, si elle devait se prolonger, entraînerait une pénurie grave de personnel qualifié au moment où les Etats de la Communauté ont un besoin pressant de conseillers et de techniciens. Il lui demande s'il pense faire mettre en application sans plus attendre l'ordonnance du 29 octobre 1958. (*Question du 9 juin 1959.*)

**1391.** — **M. Dolez** expose à **M. le Premier ministre** qu'en vertu de l'article 11 de l'ordonnance n° 58-1036 du 29 octobre 1958, des règlements d'administration publique intervenant dans un délai de six mois devaient déterminer les conditions d'application de ladite ordonnance; que le retard apporté à la publication de ces règlements d'administration publique entraîne de graves conséquences en raison du sentiment d'insécurité dans lequel se trouvent maintenus les fonctionnaires en service outre-mer et par suite des nombreux départs qui se produisent et qui aboutiront à une pénurie grave de personnel qualifié. Il lui demande s'il n'entend pas prendre toutes mesures utiles afin que ces textes d'application soient publiés dans le plus bref délai. (*Question du 9 juin 1959.*)

*Réponse.* — Si des difficultés techniques ont retardé la date de signature des règlements d'administration publique prévus à l'article 11 de l'ordonnance n° 58-1036 du 29 octobre 1958, ce retard ne peut être interprété comme signifiant une remise en cause des dispositions fondamentales de ce texte. D'ores et déjà, l'accord a été réalisé entre départements ministériels sur plusieurs décrets d'application. Les études relatives au dernier règlement d'administration publique nécessaire sont menées avec diligence et la publication de l'ensemble des textes d'application de l'ordonnance ne saurait être désormais longuement différée.

### AFFAIRES ETRANGERES

**312.** — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'il a répondu à une question écrite n° 11-355 du 23 mai 1958 que le décret du 27 septembre 1947, modifié et complété, couvre uniquement les dommages de guerre causés sur le territoire des Etats associés de l'Indochine. Etant remarqué que la qualité d'Etat associé indépendant au sein de l'Union française n'a été reconnue: au Viet-Nam que par l'accord du 8 mars 1948; au Laos, que par la convention du 19 juillet 1949; au Cambodge, que par le traité du 8 novembre 1949, ces trois textes ratifiés par le Parlement français, le 29 janvier 1950, il demande si le décret du 27 septembre 1947, avant ses modifications, et avant la reconnaissance des Etats associés, ne couvrait pas, comme le précisent formellement encore son intitulé et nombre de ses articles, les dommages de guerre causés en Indochine et, par conséquent, ceux subis dans le territoire de Kouang Tchéou Wan, partie intégrante de l'Indochine française aux termes du décret du 5 janvier 1900 et de l'article 1er du décret du 20 octobre 1911. (*Question du 3 mars 1959.*)

*Réponse.* — 1° L'intitulé et l'article 1er du décret du 27 septembre 1947, qui déterminent l'applicabilité territoriale des dispositions de ce texte, ne sauraient concerner Kouang Tchéou Wan. En effet, les décrets du 5 janvier 1900 et du 20 octobre 1911 ont rattaché ce territoire à l'Indochine au point de vue administratif, mais non pas au point de vue territorial, ainsi qu'il appert notamment des considérations suivantes: *a*) le territoire à bail de Kouang Tchéou Wan

est situé en Chine, et la question a même été discutée de savoir si la convention franco-chinoise du 16 novembre 1898 n'avait pas laissé à la Chine la souveraineté sur ce territoire (cf. les termes de la convention: « Cette location n'affectera pas le droit de souveraineté de la Chine sur les territoires cédés »). Il est difficilement soutenable qu'un territoire dont le statut était si particulier ait fait « partie intégrante » de l'Indochine française; b) les termes mêmes des décrets du 5 janvier 1900 et d'octobre 1911 indiquent clairement que ces textes ont eu pour seul effet de placer le territoire de Kouang Tchéou Wan sous l'autorité administrative du Gouverneur général de l'Indochine; 2° le décret du 27 septembre 1947 est un décret d'application de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre. Or, cette loi n'était pas applicable aux concessions françaises en Chine et au territoire à bail de Kouang Tchéou Wan, qui ne pouvaient être considérés comme « des territoires d'outre-mer relevant du ministre de la France d'outre-mer » (article 2); 3° l'article 1ᵉʳ du décret du 27 septembre 1947 dispose: « Le présent décret définit les conditions dans lesquelles sont réparés en Indochine les dommages de guerre, conformément aux principes posés par la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre ». Même s'il avait été possible d'admettre, par hypothèse, que le territoire de Kouang Tchéou Wan eut fait à un moment donné partie intégrante de l'Indochine, il est évident que le décret susvisé, applicable à l'Indochine, telle qu'elle était territorialement constituée en 1947, ne pouvait concerner Kouang Tchéou Wan, rétrocédé le 18 août 1945.

---

**1187. — M. Arthur Conte** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que l'opinion publique se demande si toutes les clauses prévues par le traité de Marché commun sont appliquées d'égale façon; il souligne qu'il apparaît particulièrement important pour la France, notamment pour son agriculture, que l'égalité des salaires masculins et féminins soit réalisée par ses partenaires; il demande quelles mesures le Gouvernement français a prises dans ce but. (*Question du 27 mai 1959.*)

*Réponse.* — Le Gouvernement français, auquel revient l'initiative d'avoir proposé d'inclure dans le traité de Rome une disposition prévoyant l'égalité pour un même travail des rémunérations entre les travailleurs masculins et les travailleurs féminins dans les entreprises de la CEE, partage le sentiment de l'honorable parlementaire sur l'importance que revêt maintenant sa mise en application. L'équilibre réalisé par le traité entre les droits et les obligations de chacun des partenaires ne peut en effet être maintenu que si toutes les dispositions de l'accord sont appliquées suivant le rythme convenu. Il est d'ailleurs expressément prévu qu'à chaque étape de la période transitoire est assigné un ensemble d'actions qui doivent être engagées et poursuivies concurremment. Il convient, toutefois, de noter que la mise en œuvre du principe de l'égalité des rémunérations entre les travailleurs masculins et féminins ne relève pas d'une procédure communautaire, chaque Etat membre demeurant, aux termes de l'article 119, compétent pour déterminer les méthodes propres à assurer au cours de la première étape, et à maintenir par la suite cette égalité. La commission de la Communauté économique européenne est appelée cependant à jouer un rôle en ce domaine. Il lui appartient, en effet, sur un plan général de veiller à l'application des dispositions du traité et, en outre, par les études qu'elle pourra entreprendre et mener à bien, de faciliter l'adoption des mesures dont la responsabilité incombe aux Gouvernements. A différentes reprises, et tout récemment encore au cours de la visite effectuée à Paris par le commissaire président du groupe des questions sociales, le Gouvernement français a attiré l'attention de la commission sur l'importance qu'il attachait au respect des dispositions relatives à l'égalité des rémunérations entre travailleurs masculins et féminins. Il a également exprimé le vœu que les études entreprises en ce domaine par les services de la commission soient poursuivies activement et permettent aux Gouvernements intéressés de remplir en temps opportun les engagements qu'ils ont contractés au titre de l'article 119 du traité.

---

## ANCIENS COMBATTANTS

**895. — M. Rivain,** se référant à la réponse donnée le 28 avril 1959 à la question écrite n° 634, demande à **M. le ministre des anciens combattants** s'il n'estimerait pas nécessaire de prendre en considération les difficultés particulières aux anciens combattants du monde rural qui ont fourni le plus grand nombre des mobilisés en 1914-1918 et sont souvent, après soixante-cinq ans, dans une situation si précaire que les 13.500 F de retraite constituaient pour eux une ressource indispensable pour faire face à certains besoins essentiels comme le chauffage et l'électricité. Compte tenu de ce que l'allocation supplémentaire prévue à l'ordonnance du 30 décembre 1958 comme la condition principale ouvrant droit au maintien de la retraite des anciens combattants est, en fait, subordonnée à la mise en gage de l'héritage familial, ne serait-il pas possible soit de prévoir un critérium moins cruel pour des ruraux, soit de leur assurer qu'au-dessous d'une estimation raisonnable du patrimoine de l'ancien combattant il ne sera pas réclamé à ses enfants le remboursement de l'allocation supplémentaire qu'il aurait demandée pour ouvrir son droit au versement de la retraite. (*Question du 5 mai 1959.*)

*Réponse* — L'article 21 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, portant loi de finances pour 1959, fixe, en ce qui concerne l'attribution ou le maintien de la retraite du combattant, des règles qui sont applicables à l'ensemble des anciens combattants. Cependant, ainsi que le fait ressortir l'honorable parlementaire, certains anciens combattants qui ne remplissent pas les conditions ainsi fixées et qui n'ont que des revenus très modestes, ont pu subir de graves difficultés par suite des décisions arrêtées le 30 décembre 1958. Le ministre des anciens combattants et victimes de guerre, désireux de remédier à ces situations particulières, a donné des instructions aux services départementaux de l'office national des anciens combattants et victimes de guerre pour que, après examen des cas qui leur seront signalés, ils s'efforcent de venir en aide aux intéressés. En ce qui concerne la question relative à la modification des conditions d'attribution de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, en faveur du monde rural, elle relève de la compétence du ministre du travail.

---

**1013. — M. Paquet** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que les réponses qu'il a faites aux différentes questions orales relatives à la retraite des anciens combattants, lors d'un débat récent, n'ont satisfait personne. La suppression de cette retraite est une grave erreur doublée d'une injustice. Chacun en est convaincu et il est inutile de reprendre une argumentation si souvent développée déjà. Il lui demande: 1° si, à son avis, il n'y a pas eu atteinte à des droits acquis; 2° s'il ne pense pas que l'économie ainsi réalisée (inférieure du reste aux estimations faites) n'était pas indispensable au relèvement économique et financier; 3° s'il ne pense pas qu'il serait sage de mettre fin à un état de choses qui n'a que trop duré et de prévoir, dans le cadre d'une amélioration générale de la situation financière, le rétablissement de cette retraite pour les combattants de 1914-1918 et ce, dès le budget de 1960. (*Question du 14 mai 1959.*)

*Réponse.* — Le ministre des anciens combattants rappelle à M. Paquet, qui lui demande « son avis », qu'un membre du Gouvernement ne répond pas à titre personnel; que si le gouvernement précédent a décidé la suppression partielle de la retraite des anciens combattants, c'est à coup sûr qu'il estimait cette économie indispensable au relèvement économique et financier; qu'enfin le budget de 1960, présenté par le ministre des finances, sera adopté par le Gouvernement, puis le Parlement, et qu'un ministre des anciens combattants ne saurait donc en préjuger.

---

**1127. — M. Fernand Grenier** appelle l'attention de **M. le ministre des anciens combattants** sur les difficultés qu'éprouvent des déportés du travail, postulant une pension à produire des actes médicaux se rapportant à une période vieille de plus de quinze ans, ce qui a pour conséquence de réduire la portée réelle de la loi du 14 mai 1951. Il lui demande s'il n'a pas l'intention de donner des instructions en vue d'assouplir la réglementation en vigueur. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Il est précisé à l'honorable parlementaire que le que le fait, pour les personnes qui ont été contraintes au travail en pays ennemi, de ne pouvoir fournir les pièces médicales officielles établissant le rattachement des infirmités invoquées à la période de contrainte, n'a pas pour conséquence, à lui seul, d'exclure les intéressés du bénéfice des dispositions de la loi du 14 mai 1951. Les postulants à pension de l'espèce ont, en effet la possibilité de faire la preuve de l'imputabilité de leurs infirmités par tous moyens et notamment par la production de témoignages ou de certificats médicaux établis après leur rapatriement par leurs médecins traitants, documents dont la valeur probante est appréciée, en vertu d'instructions qui ont été données dès l'origine, d'une manière libérale et compte tenu des circonstances particulières à chaque affaires. Il n'apparaît pas dès lors que la règlementation actuelle doit être modifiée sur ce point. En revanche, l'honorable parlementaire de faire connaître les cas d'espèce dont le règlement pourrait encore subir des difficultés.

---

## CONSTRUCTION

**603. — M. Ballanger** expose à **M. le ministre de la construction** qu'en l'absence de toute réglementation, les locataires des constructions financées avec le concours de l'État, de fonds publics et la participation des employeurs, sont soumis à l'arbitraire des sociétés immobilières, que, s'agissant, par exemple, de la Société centrale immobilière de la caisse des dépôts: a) le loyer définitif, fixé après l'établissement du prix exact de la construction, donc plusieurs mois après l'entrée dans les lieux du locataire, est souvent beaucoup plus élevé que le loyer provisoire figurant à l'engagement de location; b) la location est consentie pour une durée d'un mois renouvelable par tacite reconduction; c) qu'à défaut de payement d'une seule mensualité de loyer et accessoires à l'échéance, la location se trouve résiliée de plein droit, nonobstant toutes offres et consignations ultérieures du locataire. Il lui demande: 1° comment sont constituées les sociétés immobilières de l'espèce; quel est leur nombre; 2° combien de logements ont-elles fait construire; 3° comment déterminent-elles les loyers provisoires et les loyers définitifs; 4° quel est le contrôle exercé par l'État sur ces sociétés; 5° quelles mesures a l'intention de prendre le Gouvernement afin de protéger les locataires intéressés, notamment en ce qui concerne le montant des loyers et la durée des locations (*Question du 21 avril 1959.*)

*Réponse.* — 1° et 2° Les organismes qui peuvent être habilités à investir dans la construction la contribution obligatoire des employeurs sont énumérés à l'article 273 du code de l'urbanisme auquel un arrêté du 2 décembre 1953 apporte les précisions et compléments nécessaires. Le bulletin statistique du ministère de la

construction donne dans son numéro de novembre 1958 toutes précisions utiles sur les ressources et les activités de ces organismes en 1957. Les indications suivantes peuvent en être extraites:

| CATÉGORIES D'ORGANISMES | NOMBRE d'organismes. | LOGEMENTS construits directement du 1er septembre 1953 au 31 janvier 1958. |
|---|---|---|
| I. — C. I. L. et sociétés sous égide | 574 | 17.500 |
| II. — Chambres de commerce et sociétés sous égide | 366 | 4.400 |
| III. — Organismes H. L. M. | 564 | 63.130 |
| IV. — Sociétés d'économie mixte et sociétés filiales | 98 | 5.340 |
| V. — Sociétés de construction à but non lucratif (art. 2, 4e alinéa, de l'article 273 du code de l'urbanisme) | 483 | 10.610 |
| VI. — Départements et communes | 203 | 2.880 |
| VII. — Autres organismes agréés par le ministre | 195 | 33.740 |
| Totaux | 2.483 | 137.660 |

3e Les organismes qui sont autorisés à construire en employant des fonds provenant de la participation des employeurs ne peuvent avoir de but lucratif. Les loyers doivent ainsi correspondre aux prix de revient et l'augmentation de ces prix de revient ne peut qu'être répercutée par ces organismes sur le montant des loyers. C'est pourquoi il arrive parfois que ces organismes calculent des taux de loyers provisoires en se fondant sur les prix de construction ou sur les modalités financières connues lors du début des livraisons des logements et sont obligés de reviser ces loyers en fin de travaux, les conditions de réalisation n'ayant pu se maintenir aussi favorables. 4e Le contrôle de l'Etat sur les organismes qui peuvent investir dans la construction la contribution obligatoire des employeurs est exercé de façon régulière en application de l'article 276 du code de l'urbanisme. Un arrêté du 16 juin 1955 complété par les arrêtés du 30 décembre 1955 et 30 janvier 1956 oblige ces organismes à présenter chaque année à l'administration un état détaillé des sommes reçues et des investissements réalisés, un bilan et un compte d'exploitation relatifs à l'ensemble de leur activité dans le domaine de la construction et de l'aide à la construction d'habitation. 5e La protection des locataires résulte de la réglementation actuelle applicable à ces organismes et des contrôles régulièrement effectués sur leur fonctionnement par les agents des administrations compétentes. Le montant des loyers ne peut être fixé par ces organismes que dans le respect des exigences fondamentales du but non lucratif de leur activité, d'une part, et de l'équilibre des prix de revient, d'autre part. En ce qui concerne la durée des contrats de location, il est effectivement souhaitable de substituer à un régime d'engagements de courte durée tacitement renouvelables — régime adopté provisoirement par certains organismes — un régime de baux de longue durée. Cette question, qui retient l'attention du Gouvernement, fait actuellement l'objet d'échanges de vues approfondis en vue d'aboutir à une solution satisfaisante.

925. — **M. Mazurier** expose à **M. le ministre de la construction** que les locataires de certains groupes immobiliers, notamment ceux de Sarcelles II, ont été récemment informés d'une augmentation de leur loyer de l'ordre de 33 p. 100, qu'une équivoque existe dans l'esprit des locataires au sujet de la nature de ces logements; que beaucoup d'entre eux pensent que ces logements sont des habitations à loyer modéré, car les normes de construction sont les mêmes que celles imposées aux habitations à loyer modéré, et qu'en conséquence, ils ont droit à la protection de la législation sur les habitations à loyer modéré, mais qu'en réalité ces logements, construits par la caisse des dépôts et consignations, ne sont pas assujettis à la législation habitations à loyer modéré et ne sont régis que par les textes de droit commun. Cependant, il apparaîtrait justifié de faire une distinction entre: *a*) les immeubles construits par des capitalistes privés; *b*) les immeubles financés, ne serait-ce qu'en partie, par des capitaux publics, semi-publics ou avec la contribution patronale; mais que, bien qu'elles soient fondamentalement différentes dans leur mode de financement, ces deux catégories d'immeubles sont soumises au même régime en ce qui concerne les droits et obligations des locataires. Il lui demande s'il a l'intention de demander le vote d'un projet de loi ou de prendre par voie réglementaire les mesures nécessaires pour donner aux locataires des immeubles construits à l'aide de fonds d'origine publique des garanties quant au maintien dans les lieux et au taux des loyers semblables à celles qui sont accordées aux locataires d'habitations à loyer modéré. (*Question du 12 mai 1959.*)

*Réponse.* — A l'heure actuelle, les immeubles neufs édifiés avec l'aide de l'Etat et affectés à la location sont, en immense majorité, construits par des organismes sans but lucratif dont les réalisations ont revêtu une ampleur considérable, apportant ainsi une contribution appréciable à l'accroissement nécessaire du secteur locatif de la construction. Il en résulte que toute augmentation du prix de revient ne peut qu'être répercutée par ces organismes sur le montant des loyers, car elle ne peut être prise sur aucune marge bénéficiaire. C'est pourquoi la Société centrale immobilière de la caisse des dépôts, notamment, qui avait fixé des taux de loyers provisoires particulièrement serrés, en se fondant sur des prix de construction qui ont sensiblement augmenté et sur des modalités financières que l'évolution de ses ressources n'a pu permettre de maintenir aussi favorables, a dû réévaluer le taux de ses loyers. Ceux-ci restent cependant comparables aux loyers de logements de mêmes normes construits par les organismes d'habitations à loyer modéré, qui disposent, pour leurs opérations locatives, d'emprunts à taux plus réduits et à durée plus longue de remboursement. Tous les organismes qui peuvent investir dans la construction la contribution obligatoire des employeurs doivent, soit ne pas réaliser de bénéfices, soit réinvestir leurs bénéfices dans la construction de logements, la rémunération des capitaux engagés étant limitée à 6 p. 100 (art. 273 du code de l'urbanisme). La réglementation que souhaite l'honorable parlementaire pour ces organismes existe donc et des contrôles sont régulièrement effectués par les agents des administrations compétentes. Quant au maintien dans les lieux, il serait effectivement souhaitable de substituer à un régime d'engagements de courte durée tacitement renouvelables — régime adopté provisoirement par plusieurs organismes dont, notamment, la Société centrale immobilière de la caisse des dépôts — un régime de baux d'une certaine durée. Cette question, dont le Gouvernement ne peut entièrement se désintéresser, malgré la nature privée des rapports entre ces organismes et leurs locataires, fait actuellement l'objet d'échanges de vue approfondis pour aboutir à une solution satisfaisante. En ce qui concerne, enfin, les organismes privés qui construisent avec l'aide des primes et prêts de l'Etat, très peu d'entre eux poursuivent actuellement des opérations locatives. Dans ce domaine, et sauf en cas de spéculations abusives, toute mesure de réglementation stricte des loyers risquerait d'aller à l'encontre du but poursuivi, qui doit demeurer le développement de la construction locative.

1106. — **M. Maurice Thorez** expose à **M. le ministre de la construction** qu'une société immobilière a fait construire dans un arrondissement de Paris, avec la participation de fonds publics (prime à 600 F) et la contribution d'un employeur, un immeuble dont les appartements devaient être loués, en priorité, aux membres du personnel d'une compagnie d'assurances; que, sur les quarante-trois appartements, onze sont occupés par des personnes étrangères à la compagnie; que ces onze locataires viennent de recevoir, par lettre recommandée, un avis de congé pour le 1er juillet; à moins qu'ils n'acceptent une augmentation de loyer de 35 p. 100; que, de ce fait, les loyers mensuels de base, non compris les charges, chauffage, etc., s'échelonneront de 13.500 F pour un appartement de deux pièces à 40.000 F pour un appartement de quatre pièces. Il lui signale, notamment, que le loyer mensuel de base d'un de ces locataires, père de six enfants, occupant un appartement de quatre pièces et qui a un salaire brut (y compris le supplément familial) de 54.000 F, serait porté de 26.000 à 32.500 F. Il lui demande les mesures d'urgence qu'il compte prendre ou qu'il envisage de proposer au Parlement afin de protéger, au double point de vue du prix des loyers et du maintien dans les lieux, les locataires intéressés et, plus généralement, ceux des immeubles construits avec la participation de fonds publics et des employeurs. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — En ce qui concerne la question générale de la protection des locataires des immeubles construits avec la participation des fonds publics et de la contribution obligatoire des employeurs, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse correspondant à la question n° 603 dont le cinquième point a été posé par M. Ballanger en des termes identiques. Quant au cas particulier exposé, il serait utile que soient précisées les indications exactes concernant la société et l'immeuble en cause pour qu'une enquête puisse être ouverte.

1149. — **M. Coudray** expose à **M. le ministre de la construction** que la loi n° 56-589 du 18 juin 1956 a prévu qu'un décret pris en conseil d'Etat fixerait les conditions d'application de son article 1er; qu'à ce jour, ce décret n'est pas encore paru et qu'ainsi l'indemnisation de sinistrés a été retardée d'environ trois ans. Il lui demande dans quel délai ce décret paraîtra. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — L'ordonnance n° 58-1453 du 31 décembre 1958 (*J. O.* du 4 janvier 1959) a complété et modifié un certain nombre de dispositions de la loi du 28 octobre 1946, et notamment l'article 6, 7°, de ce texte qui correspondait à l'article 1er de la loi n° 56-589 du 18 juin 1956. Les nouvelles dispositions ne prévoient plus l'intervention d'un décret d'application et les services du ministère de la construction sont dès maintenant en mesure de prendre des décisions en faveur des propriétaires expropriés susceptibles d'être assimilés à des sinistrés de guerre.

1163. — **M. Le Pen** demande à **M. le ministre de la construction** à combien de sinistrés de guerre (personnes physiques et morales) est appliqué l'article 42 de la loi de finances 1957, n° 56-1327 du 29 décembre 1956, concernant la déchéance du droit aux dommages de guerre, et cela par département. (*Question du 27 mai 1959.*)

*Réponse.* — Pour appliquer les dispositions de l'article 42 de la loi n° 56-1327 du 29 décembre 1956, il a été décidé de subordonner tout versement d'indemnité à la production par le sinistré d'une déclaration rédigée sous la foi du serment et attestant que l'intéressé n'a

pas été condamné à une amende dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 14 de la loi du 28 octobre 1946. Il en résulte que la production de ces déclarations n'est pas exigée d'une façon systématique mais seulement au fur et à mesure des règlements à effectuer. Il est impossible, dans ces conditions, d'établir dès maintenant une statistique.

**1208. — M. Mocquiaux** demande à **M. le ministre de la construction** si certains fonctionnaires — devant occuper obligatoirement un logement de fonction: membres du corps préfectoral par exemple — peuvent bénéficier des prêts complémentaires à la construction prévus par l'arrêté du 16 avril 1959, bien qu'ils ne puissent occuper personnellement la construction dès l'achèvement, étant tenus d'habiter le logement qui leur est attribué. (*Question du 28 mai 1959.*)

*Réponse.* — Le bénéfice du prêt complémentaire institué par le décret n° 53-702 du 9 août 1953 et par les textes subséquents (notamment les arrêtés du 24 décembre 1953 et du 16 avril 1959) est accordé pour compléter le financement d'une habitation destinée au logement personnel du constructeur. Il est donc refusé aux fonctionnaires disposant d'un logement de fonction qui ne peuvent occuper personnellement le local construit dès son achèvement.

## EDUCATION NATIONALE

**964. — M. Chazelle** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, d'après les informations parues dans la presse concernant le projet de loi de programme des constructions scolaires, universitaires et établissements sportifs, la ville de Saint-Etienne (Loire) ne figurait pas sur la liste des grandes villes ayant bénéficié de sa sollicitude et obtenu son accord pour la construction d'une faculté des sciences. Il lui signale la situation défavorisée qui est ainsi faite à ce chef-lieu de département par rapport à la ville de Lyon, qui aurait obtenu la construction d'une nouvelle faculté, alors que, par ailleurs, de nombreux efforts sont poursuivis pour créer à Saint-Etienne, d'une part, un centre associé du Conservatoire des arts et métiers, d'autre part, une école normale d'instituteurs, et pour y transférer, éventuellement, l'une des écoles d'arts et métiers de la région, de manière à accroître le rayonnement intellectuel de cette ville de près de 200.000 habitants. Il lui demande si les informations parues dans la presse à ce sujet correspondent au projet en cours et, dans l'affirmative, s'il ne lui semble pas possible de revoir ce problème et d'envisager la construction d'une faculté des sciences à Saint-Etienne. (*Question du 12 mai 1959.*)

*Réponse.* — Il n'est pas exact qu'une situation défavorisée soit faite à la ville de Saint-Etienne, en ce qui concerne les réalisations scolaires et universitaires. Les efforts poursuivis dans ce domaine dans l'Académie de Lyon ont permis d'achever à Saint-Etienne la construction d'un nouveau lycée de jeunes filles, et celle d'un nouveau lycée de garçons est très prochaine. Le centre associé au conservatoire national des arts et métiers fonctionne. Le transfert à Saint-Etienne de l'école normale de garçons de la Loire est en cours, celui d'une école nationale d'arts et métiers est à l'étude. La création d'un collège scientifique universitaire au début de l'année universitaire 1960-1961 est envisagée. Ces réalisations et ces projets témoignent du souci constant de tenir compte des besoins locaux. La création d'une faculté des sciences n'étant pas actuellement justifiée par ces besoins, il n'y a pas lieu de l'envisager. Il n'est pas question de créer à Lyon une seconde faculté des sciences, mais de construire de nouveaux bâtiments indispensables à la faculté des sciences de l'Université.

**1103. — M. Poudevigne** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il lui paraît conforme à son rôle de contrôler la teneur de ce qui se distribue à l'intérieur des établissements scolaires, contrairement à ce que pouvait laisser entendre sa réponse du 5 mai 1959 à la question écrite n° 570 et qui, selon lui, a compétence pour apprécier si le matériel de propagande visé par cette même question est adapté à son objet. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — La question posée par l'honorable parlementaire ne peut comporter une réponse s'appliquant indistinctement à tous les cas. En l'occurence, la question posée faisant suite à la réponse publiée au *J. O.* du 5 mai 1959, il appartenait au haut comité d'études et d'information sur l'alcoolisme d'apprécier si le matériel de propagande utilisé était adapté à son objet, le ministère de l'éducation nationale étant d'ailleurs associé à la campagne de lutte contre l'alcoolisme entreprise par cet organisme.

**1143. — M. Falala** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que dans certaines villes, à Reims en particulier, le nombre des classes de perfectionnement de l'enseignement primaire augmente d'année en année, de façon inquiétante. Il en résulte pour les villes intéressées des charges importantes provenant de la création de locaux et de postes supplémentaires, et accessoirement de dépenses de personnel pour indemnités de logements et d'études surveillées. Il lui demande si l'accroissement des classes de perfectionnement est bien justifié et, dans la négative, quelles instructions seront données aux inspecteurs d'académie pour limiter aux besoins strictement indispensables l'ouverture de telles classes. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Le nombre d'enfants d'âge scolaire, débiles mentaux et caractériels auxquels convient l'enseignement spécial donné dans les classes de perfectionnement a été évalué en 1957 à 200.000 environ pour l'enseignement public, par la commission du plan d'équipement. Ce chiffre résultait de l'enquête menée à l'époque dans toutes les écoles publiques. Il devrait être majoré pour tenir compte de l'augmentation des effectifs scolaires. Je dois ajouter que d'autres catégories d'enfants relèvent également d'un enseignement spécial (enfants atteints de déficiences motrices ou sensorielles, par exemple) et qu'il se pose actuellement un très important problème pour l'éducation et la formation professionnelle des adolescents inadaptés au sortir des classes de perfectionnement. Les 2.300 classes de perfectionnement qui fonctionnent actuellement sont loin de répondre à l'ensemble des besoins. Il va de soi que si le ministère de l'éducation nationale a pour mission de répondre aux besoins des enfants et aux vœux exprimés par les familles, il a aussi le devoir de n'ouvrir des classes de perfectionnement que lorsque ces besoins sont incontestables. Tel est le cas de la ville de Reims où fonctionnent actuellement 29 classes de perfectionnement annexées à des écoles primaires et recevant au total 532 enfants; 340 enfants relevant de l'enseignement spécialisé et résidant à Reims n'ont pu encore être accueillis dans des classes de perfectionnement et fréquentent les classes primaires, sans profit pour eux et souvent au détriment de la bonne marche de ces classes où leur présence peut être une cause de gêne pour les autres élèves. La création de nouvelles classes de perfectionnement à Reims est donc encore nécessaire pour assurer un enseignement approprié à la totalité des enfants reconnus par la commission médico-pédagogique comme justiciables de l'enseignement des classes de perfectionnement. L'ouverture de classes de perfectionnement entraîne évidemment une augmentation des dépenses assumées par la commune, dans les mêmes conditions que l'ouverture d'une classe primaire, mais il convient de noter que dans la mesure où la classe de perfectionnement allège les effectifs d'autres classes de l'école, son existence permet d'éviter la création de classes primaires nouvelles. En tout état de causes, la création de nouvelles classes de perfectionnement est indispensable et l'accroissement du nombre de ces classes doit être prévu pendant plusieurs années encore si l'on veut répondre aux besoins impérieux qui se révèlent.

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

**973. — M. Nungesser**, se référant au troisième paragraphe de l'article 14 de l'ordonnance n° 59-246 du 4 février 1959, demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles sont les obligations qui peuvent être qualifiées de réciproques et à exécution successive, et notamment si les contrats de rentes viagères en font partie. (*Question du 14 mai 1959.*)

*Réponse.* — Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, doivent — pour l'application de l'article 79-3 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, modifiée par l'article 14 de l'ordonnance n° 59-246 du 4 février 1959 — être considérés comme contrats comportant des « obligations réciproques à exécution successive » les contrats qui obligent chaque partie à des prestations successives, les prestations de l'un des contractants étant la contrepartie des prestations de l'autre. Le texte précité est donc sans incidence sur les contrats de rentes viagères conclus antérieurement, dans tous les cas où ces contrats ne comportent d'obligation à exécution successive, qu'à la charge de l'une des parties: le débirentier, ce qui est la règle générale.

**1063. — M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les artisans et façonniers, âgés de soixante-cinq ans et plus, peuvent utiliser, d'une manière permanente un compagnon supplémentaire (note D. G. du 30 mars 1953, n° 2742) et qu'il en est de même pour les artisans et façonniers âgés de soixante à soixante-cinq ans, s'ils produisent un certificat médical d'inaptitude au travail, reconnu valable par la commission fonctionnant au sein de la caisse d'allocation vieillesse dont ils dépendent (*B. O. C. P.*, 2e partie, n° 2, p. 67 et 68). Cependant, la caisse de retraite vieillesse consultée à ce sujet, estime que: « si un artisan présente un certificat médical d'inaptitude au travail (certificat reconnu valable par la commission), il est mis automatiquement à la retraite, entraînant ainsi sa radiation du registre des métiers ». En présence de cette contradiction certaine entre la position des contributions directes et celle de la caisse de retraite vieillesse artisanale, il lui demande quelles mesures qu'il compte prendre pour mettre fin à cette situation. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Aux termes de l'article 184 *bis*-2 du code général des impôts, sous lequel a été codifié l'article 13-3 de la loi n° 53-79 du 7 février 1953, l'artisan ou le façonnier âgé de soixante ans au moins peut utiliser le concours d'un compagnon supplémentaire sans perdre le bénéfice du régime fiscal artisanal lorsqu'il est déclaré inapte suivant les modalités fixées par l'article 11 de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 et les textes subséquents. La question de savoir suivant quels critères les caisses artisanales de retraite vieillesse sont fondées à apprécier si la condition d'inaptitude exigée par l'article 11 précité de la loi du 17 janvier 1948 pour l'attribution aux artisans d'une allocation de vieillesse est remplie ne présente pas un caractère fiscal et son examen échappe à la compétence du département des finances. Mais, l'allocation susvisée étant accordée, même en l'absence de toute inaptitude au travail, aux personnes âgées de soixante-cinq ans au moins, c'est précisément en vue de remédier, dans une large mesure, aux difficultés signalées par l'honorable député, que le service des contributions directes admet, pratiquement, que tous les artisans et façonniers âgés de soixante-cinq ans et plus peuvent être considérés

comme inaptes au sens de l'article 164 *bis*-2 du code général des impôts, du seul fait de leur âge et admis par suite, dans tous les cas, au bénéfice de l'aide permanente d'un compagnon supplémentaire prévue audit article.

---

**1135. — M. Bettencourt** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, en cas d'apport par un commerçant ou par un industriel de son entreprise à une société commerciale déjà constituée, cet apport étant réalisé par voie d'augmentation de capital de cette société, avec remise à l'apporteur des parts sociales ou d'actions en représentation de son apport, la provision pour renouvellement des stocks constituée par l'apporteur et indispensable pour la bonne marche de l'affaire peut être reprise en franchise par la société sans qu'il en résulte pour l'apporteur une imposition à la taxe proportionnelle. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Si, comme il semble, la question posée vise la décote ou la dotation sur stocks pratiquée par l'apporteur dans les conditions prévues par le décret n° 52-510 du 7 mai 1952, fixant les règles fiscales d'évaluation des stocks, elle comporte une réponse négative, sauf dans le cas où l'apport serait effectué, dans le cadre et sous le bénéfice de l'article 41 du code général des impôts, à une société en nom collectif, en commandite simple ou à responsabilité limitée comprenant exclusivement comme associés, à la date de l'apport, soit l'apporteur et ses successibles en ligne directe, soit seulement ces derniers.

---

**1319. — M. Lacaze** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un entrepreneur de maçonnerie a acheté, le 18 janvier 1957, une hydropelle qui, au cours de l'exercice de l'acquisition, ne lui a servi qu'à la seule entreprise de construction. Conformément aux règles tracées par l'article 267-017 du code annoté, cet entrepreneur a déduit intégralement la T. V. A. qui a frappé cet achat. Mais ultérieurement, au cours de l'exercice suivant, l'entrepreneur a commencé à effectuer des travaux de curage de fossés, qui sont exclus du champ d'application de la T. V. A., et ainsi, suivant les dispositions de l'article 69 de l'annexe III du code général des impôts, la déduction de la T. V. A doit être remise en cause puisque, par suite de la modification dans l'activité de l'entreprise, les conditions de l'article 69-A ne se trouvent plus remplies. Pour régulariser cette situation, l'inspecteur des contributions directes a réintégré immédiatement la T. V. A. déduite lors de l'achat suivant les règles tracées par l'article 267-019, et a proposé de réimputer ensuite la T. V. A. régulièrement déductible, à chaque fin d'exercice, en tenant compte de la règle du prorata, chiffre d'affaires de l'entreprise de travaux publics, chiffre d'affaires du curage des fossés. Il lui demande si cette réintégration globale est admissible et s'il ne faut pas penser qu'au contraire on ne doit faire qu'une réintégration par année, selon le prorata des travaux,et quelles sont les modalités de déduction à opérer. (*Question du 4 juin 1959.*)

*Réponse.* — S'agissant du règlement d'un cas d'espèce, il ne pourrait être répondu à la question posée par l'honorable parlementaire que si, par l'indication du nom et de l'adresse de l'entrepreneur intéressé, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête.

---

## JUSTICE

**959. — M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre de la justice** que la conduite des tracteurs agricoles ne nécessite pas la possession d'un permis de conduire lorsque ces tracteurs correspondent à la définition de l'article 138 du code de la route. Or, depuis plusieurs années, certains constructeurs, et notamment la régie Renault, mettent en circulation des tracteurs qui correspondent presque à cette définition et sont utilisés uniquement pour des besoins de l'exploitation agricole. Néanmoins, ces tracteurs sont pourvus d'un ou deux sièges supplémentaires pouvant servir au transport du personnel. La présence de ces sièges rend nécessaire, à la lettre de l'article 138, la possession du permis de conduire. Cette situation provoque des incidences fâcheuses, notamment sur le plan de l'assurance du véhicule: la prime devient plus élevée (en zone « normale », prime nette de 5.500 F au lieu de 3.400 F pour une garantie illimitée). D'autre part, des personnes âgées qui ne sont pas en possession de leur permis de conduire conduisent fréquemment des tracteurs et ne peuvent pas acheter ces modèles. Etant donné que la présence de ce siège ne semble pas aggraver la situation et, au contraire, l'améliore (lorsqu'il n'y a pas de siège, le personnel s'assied souvent sur les ailes), il lui demande s'il ne prévoit pas de modifier l'article 138 du code de la route de façon à permettre l'usage de ce modèle de tracteur à des personnes ne possédant pas leur permis de conduire. (*Question du 12 mai 1959.*)

*Réponse.* — Des études sont actuellement poursuivies au ministère des travaux publics et des transports en vue de déterminer s'il est possible d'envisager une modification de l'article R. 138 du code de la route afin d'autoriser le transport d'ouvriers sur un tracteur agricole et, dans l'affirmative, sous quelles conditions une telle autorisation pourrait intervenir.

---

**1150. — M. Davoust** expose à **M. le ministre de la justice** que des époux âgés, le mari de trente et un ans, la femme de trente ans, sont mariés depuis trois ans environ; la femme est mère d'un enfant de huit ans, né d'un précédent mariage, et il est médicalement constaté qu'à l'avenir elle est dans l'impossibilité absolue et définitive de donner naissance à un enfant. Le mari étant désireux d'adopter l'enfant de sa femme, les deux époux ont demandé l'ouverture d'une procédure en ce sens, en s'appuyant sur les dispositions de l'article 344 nouveau code civil (art. 1er de l'ordonnance n° 58-1306 du 23 décembre 1958). Mais il est apparu que si ce texte autorise l'adoption sans condition d'âge ni de durée de mariage en cas de stérilité de la femme médicalement constatée, c'est à la condition que l'adoption soit demandée par les deux époux. Telle est du moins l'interprétation du texte qui a été donnée par M. le procureur près le tribunal de grande instance. On se trouve donc devant cette situation paradoxale: une adoption est permise par deux époux n'ayant aucune parenté avec l'enfant recueilli, alors qu'elle demeure interdite lorsque l'un des conjoints justifie joindre à l'intérêt qu'il porte à l'enfant les liens du sang. Il lui demande s'il estime exacte l'interprétation du texte de l'article 344 nouveau donnée par M. le procureur près le tribunal de grande instance et, en cas de réponse affirmative s'il ne lui semble pas opportun de déposer un projet de loi modifiant l'article 344 nouveau du code civil, en vue de mettre fin à l'anomalie signalée ci-dessus. (*Question du 26 mai 1959.*)

*Réponse.* — Les nouvelles dispositions de l'article 344 du code civil permettant l'adoption sans condition d'âge ni de durée de mariage en cas de stérilité de la femme, ont été prévues pour faciliter l'adoption par des parents encore jeunes d'enfants orphelins ou abandonnés; elles ne sont applicables qu'à l'adoption demandée conjointement par deux époux. D'autre part, l'adoption d'un descendant légitime, dépourvue d'ailleurs d'objet, est impossible, les dispositions du dernier alinéa du même article s'y opposent. Il en résulte que dans le cas signalé, l'adoption ne peut être prononcée à l'égard des deux époux. Cette solution, qui est imposée par l'état actuel du droit en la matière, paraissant difficilement justifiable, la chancellerie va examiner s'il ne pourrait y être mis fin par une réforme limitée des textes en vigueur. L'attention de la commission de réforme du code civil, qui doit procéder à une refonte des textes relatifs à la filiation, sera également appelée sur l'intérêt qui pourrait s'attacher à simplifier les conditions auxquelles est subordonnée l'adoption par un conjoint de l'enfant de son époux.

---

**1220. — M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre de la justice** qu'à la suite de la réforme judiciaire de nombreux industriels et commerçants se trouvent gênés par le rattachement des tribunaux civils jugeant commercialement au tribunal de commerce le plus proche, souvent le chef-lieu de département, qu'étant donné l'évolution économique du pays, la création de tribunaux de commerce est indispensable à la vie régionale; il lui demande: 1° s'il n'estime pas que la création de tribunaux de commerce permettrait à des avoués de devenir agréés, et ainsi d'exercer leurs nouvelles fonctions dans leur ville, alors qu'ils seront dans l'obligation de résider dans la ville du tribunal de grande instance et que, d'autre part, les magistrats de la juridiction consulaire exercent leurs fonctions gratuitement et qu'ainsi il ne saurait être engagé de dépenses publiques; 2° s'il envisage la création de tribunaux de commerce dans les chefs-lieux d'arrondissements où existait un tribunal civil à compétence commerciale. (*Question du 29 mai 1959.*)

*Réponse.* — C'est en raison de leur activité insuffisante que certains tribunaux de première instance ont été supprimés lors de la récente réforme judiciaire. La création de tribunaux de commerce dans les chefs-lieux d'arrondissement où existait un tribunal civil à compétence commerciale conduirait à instituer des juridictions d'exception ayant une activité encore plus faible. Or, la complexité du droit commercial, en perpétuelle évolution, qui nécessite de plus en plus, avec l'entrée en vigueur du Marché commun, des connaissances étendues de droit international, l'importance des litiges soumis aux tribunaux de commerce, exigent des juges consulaires une science approfondie en la matière. Une telle formation peut s'acquérir et se développer par la pratique et par la spécialisation dans les tribunaux de commerce d'une réelle importance. Tel n'est pas le cas dans les juridictions consulaires saisies de peu de litiges. Aussi, la chancellerie n'est-elle pas, en principe, favorable à la création de nouveaux tribunaux de commerce. En tout état de cause, le conseil de l'organisation judiciaire institué par l'article 9 du décret n° 58-1281 du 22 décembre 1958 est obligatoirement consulté sur toute création de juridiction modifiant la compétence d'attribution des tribunaux de grande instance. Cet organisme sera donc saisi du problème évoqué par l'honorable parlementaire.

---

**1321. — M. Anthonioz** expose à **M. le ministre de la justice** qu'avant la parution de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, une personne a vendu un fonds de commerce d'hôtellerie pour une somme partiellement payable à échéances échelonnées, sous réserve d'une indexation de la dette sur l'indice des 250 articles. Le premier paragraphe de l'article 79 qui abroge toutes les indexations d'une manière générale et absolue est tempéré par deux exceptions, l'une relative à l'indexation du S. M. N. I. G., l'autre en faveur des contrats dont les indices de référence ont une relation directe avec l'activité de l'une des parties signataires. Il demande: 1° si la disposition incluse dans le deuxième alinéa du troisième paragraphe de l'article 79 qui suspend au 31 décembre 1958 l'effet des indiciaires dans le cas de contrats comportant des obligations réciproques à exécution successive, permet d'estimer *a contrario*, dans le silence du texte et malgré les termes du premier paragraphe de l'article 79, que les clauses indiciaires peuvent être considérées valables dans le cas de contrat ne comportant pas des obligations réciproques à exécution successive; 2° en cas de réponse affirmative si les indices utilisés pour lesdites clauses doivent, pour être valables, avoir une

relation directe avec l'objet du statut ou de la convention ou avec l'activité de l'une des parties; 3° si l'indice des 250 articles peut être utilisé dans le cas soulevé. (*Question du 4 juin 1959.*)

*Réponse.* — L'alinéa 2 de l'article 79-3 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, tel qu'il a été modifié par l'article 14 de l'ordonnance n° 59-246 du 4 février 1959, ne s'applique aux contrats en cours que dans la mesure où ces contrats concernent « des obligations réciproques à exécution successive ». Il en résulte, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que ce texte ne peut avoir d'incidence sur les contrats indexés conclus antérieurement que si ces contrats obligent chaque partie, directement ou indirectement, à des prestations successives, les prestations de l'un des contractants étant la contrepartie des prestations de l'autre. Or, dans le cas cité par l'honorable parlementaire, le contrat ne comporte d'obligation à exécution successive qu'à la charge de l'une des parties: l'acquéreur; en conséquence, la clause d'indexation assortissant le payement du prix paraît devoir continuer à jouer librement, sans qu'il y ait lieu de rechercher si cette clause remplit actuellement les conditions imposées par l'alinéa 1ᵉʳ de l'article 79 qui ne vise que les nouveaux contrats.

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

**806. — M. Hénault** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que, dans la réponse donnée le 28 avril 1959 à sa question n° 315, il a précisé que les tranches départementales, vicinales, urbaines et rurales du fonds routier ressortaient de M. le ministre de l'intérieur. Il n'en demeure pas moins que la tranche nationale ressort de son département. Dans ces conditions, il est difficile de comprendre que la réduction des autorisations de programme affectées à la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier a été imposée par le souci de limiter les dépenses publiques dans le cadre de la politique de redressement financier, bien que l'urgence des problèmes d'aménagement du réseau routier ne soit pas contestable. On semble en effet oublier que ce sont les utilisateurs de carburants qui assurent le financement du fonds routier. Il lui demande: 1° comment on doit comprendre que la limitation des dépenses publiques ait pu s'étendre sur les fonds réservés par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951, au fonds d'investissement routier; 2° quel sort sera fait, au titre du budget de 1960, aux promesses qu'il a faites, assurant que cette situation n'est que provisoire et que l'amélioration du réseau routier national sera poursuivie à la fois par la transformation des routes existantes et par la création du réseau d'autoroutes dont le tracé est d'ores et déjà défini. (*Question du 5 mai 1959.*)

*Réponse.* — 1° L'administration des travaux publics s'est toujours attachée à préserver dans toute la mesure du possible les ressources de la tranche nationale du fonds d'investissement routier. Cependant la nécessité qui s'est imposée au Gouvernement l'an dernier et cette année, de réduire l'impasse budgétaire a entraîné des mesures d'urgence contre lesquelles n'a pu prévaloir le principe de l'affectation de ressources spécialisées; 2° des autorisations de programme plus substantielles seront accordées au fonds routier en 1960 ce qui permettra de lancer les opérations les plus urgentes à effectuer sur le réseau routier national. En ce qui concerne la réalisation du programme d'autoroutes il a déjà été répondu à l'honorable parlementaire à propos de la question n° 940 qu'il a posée le 12 mai 1959.

**919. — M. Biaggi** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** quelles mesures il compte prendre pour réparer au plus tôt les erreurs toponymiques des nouvelles feuilles de la carte de France au 1/50.000 éditée par l'Institut géographique national concernant les régions de: Cervione, Pietra di Verde, Vescovato (département de la Corse). Ces feuilles, en effet, portent des noms de lieux dits systématiquement déformés par une traduction souvent vicieuse et inexacte des noms traditionnels, dans des conditions telles que ces cartes risquent d'être inutilisables pour l'usage courant autant que pour les études scientifiques. (*Question du 12 mai 1959.*)

*Réponse.* — Les travaux sur le terrain préparatoires à l'établissement des cartes ont été terminés en 1951, et c'est à ce moment que les noms de lieux visés par l'honorable parlementaire ont été collectés. En mars 1959, certaines critiques ayant été émises par une revue d'études dialectales, la commission de toponymie de l'Institut géographique national a été saisie de cette question. Selon l'avis de cette commission les mesures ci-après ont été prescrites: établissement de nouvelles nomenclatures d'après les anciennes cartes et les documents cadastraux; communication pour étude de ces nouvelles nomenclatures aux organismes locaux et aux personnalités compétentes en toponymie; choix et rédaction définitive des écritures des noms en fonction des accords ou des avis recueillis; nouvelle édition des cartes.

**1167. — M. Boscher** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il ne juge pas opportun, par suite de l'accroissement considérable de la population résidant dans les communes situées sur le parcours de la route nationale n° 7, entre Juvisy et Corbeil-Essonnes (Seine-et-Oise), d'envisager la prolongation des lignes d'autobus dépendant de la Régie autonome des transports parisiens qui, partant de la porte d'Italie, à Paris, aboutissent actuellement à Juvisy, jusqu'à Corbeil-Essonnes. (*Question du 27 mai 1959.*)

*Réponse.* — En vertu des dispositions de l'ordonnance et du décret du 7 janvier 1959, relatifs à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, la question posée par l'honorable parlementaire est de la compétence du syndicat des transports parisiens qui en a été saisi pour étude et décision.

**1239. — M. Laurent** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que certains véhicules automobiles immatriculés sous des numéros étrangers circulant de nuit avec des éclairages à feux blancs non conformes aux prescriptions du code de la route. Ces véhicules causent un éblouissement à l'ensemble des conducteurs munis de l'éclairage réglementaire et risquent de causer ainsi de graves accidents. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre des mesures susceptibles de faire respecter le code de la route à tous les automobilistes circulant sur le territoire français. (*Question du 3 juin 1959.*)

*Réponse.* — La convention sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949 et ratifiée par la France le 4 novembre 1950 ayant admis concurremment l'emploi de la lumière blanche et de la lumière jaune, il n'est pas possible d'imposer aux véhicules étrangers qui circulent en France des conditions plus rigoureuses que celles prévues par ladite convention. Cependant, afin de pallier dans le mesure du possible les inconvénients résultant de l'emploi par les automobilistes étrangers de feux blancs éblouissants, le ministère de l'intérieur a établi en 1952, en accord avec mon administration et celle des affaires étrangères, un avis destiné à être porté à la connaissance des automobilistes étrangers leur conseillant, au moment de leur passage aux postes de contrôle frontaliers, de modifier par tous moyens appropriés les projecteurs de leurs véhicules afin de leur faire émettre une lumière jaune. Cet avis a été diffusé par les soins du ministère des affaires étrangères à tous les postes consulaires français à l'étranger et par ceux du ministère des finances aux postes douaniers.

### Erratum

*au compte rendu intégral de la 2ᵉ séance du 23 juin 1959.*

(Réponses des ministres aux questions écrites.)

Page 992, réponse à la question écrite n° 789 de M. Rivain à M. le ministre des armées, tableau des sursitaires, 9ᵉ région (10ᵉ ligne):

*Au lieu de:*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9ᵉ. . . . . . . . . . . | 81 | 428 | 12.801 | . . . . . . . |

*Lire:*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9ᵉ. . . . . . . . . . . | 81 | 468 | 12.801 | . . . . . . . |

Le reste sans changement.

**Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances du mardi 30 juin 1959.**

1ʳᵉ séance: page **1147**. — 2ᵉ séance: page **1157**. — 3ᵉ séance: page **1178**.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.